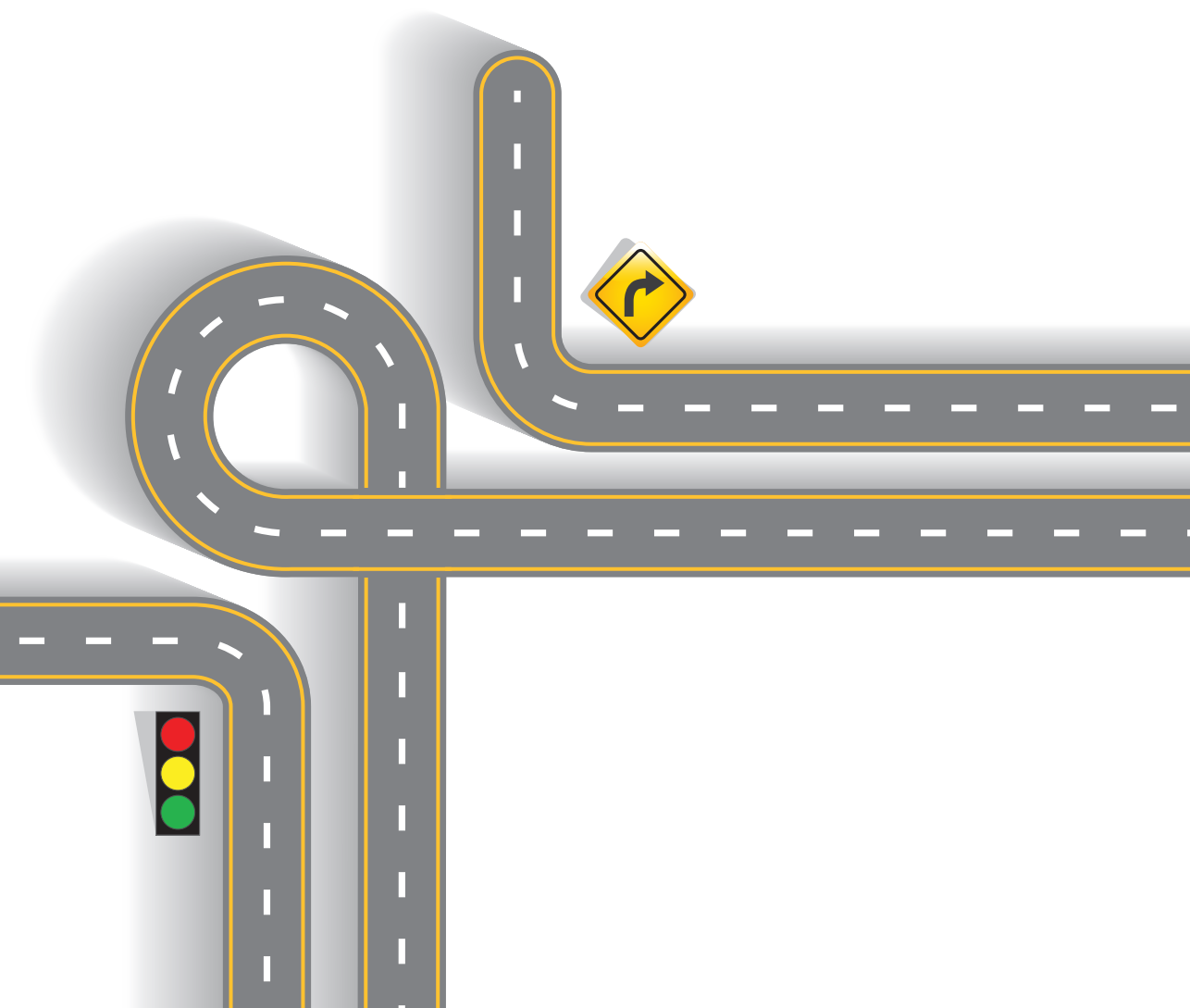
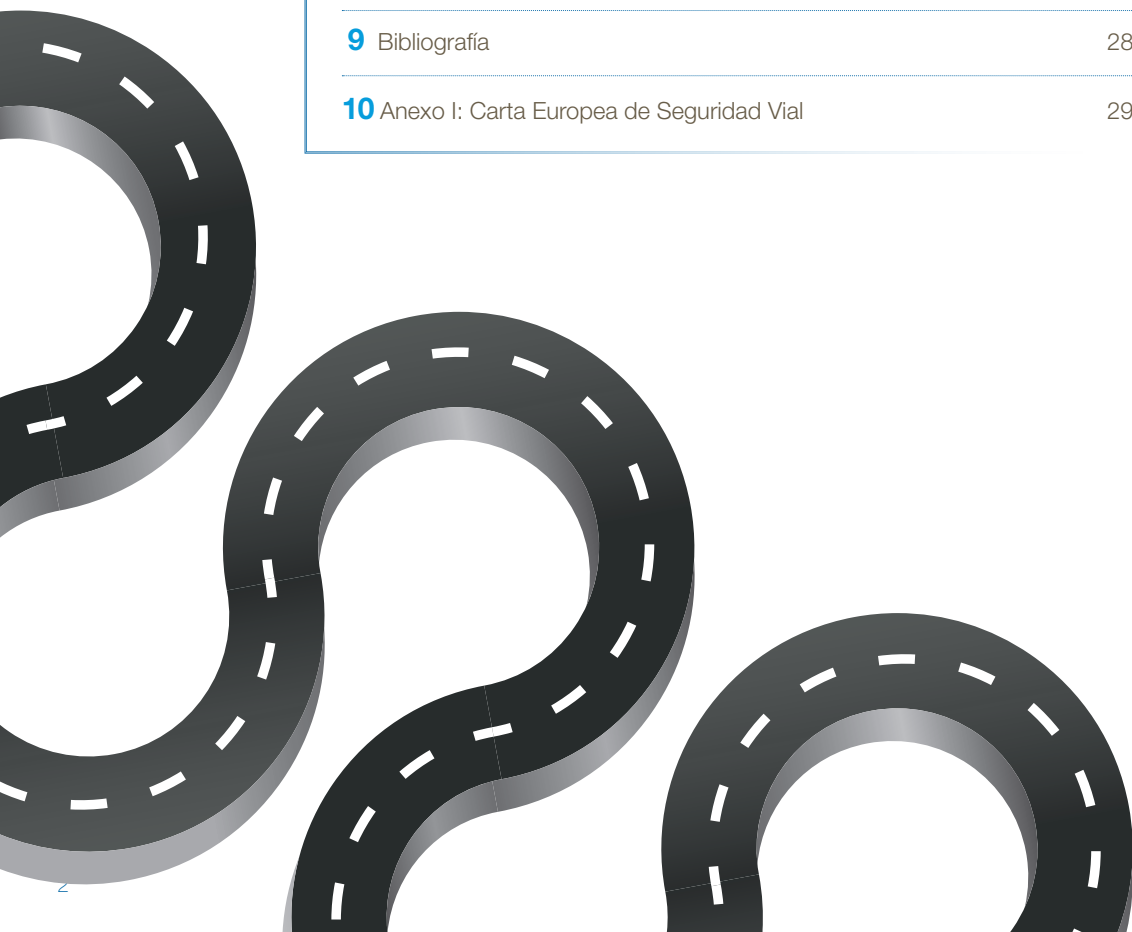


Guía práctica para la elaboración de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial



ÍNDICE

1	Introducción	3
2	Definiciones	4
3	Análisis Estadístico de la Siniestralidad Vial en España	5
4	Legislación	9
5	Hacia una movilidad sostenible. Tipos de Objetivos	11
6	Agentes implicados en un Plan de Movilidad y Seguridad Vial	13
7	Etapas para la elaboración de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial	16
8	Contenido mínimo de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial	27
9	Bibliografía	28
10	Anexo I: Carta Europea de Seguridad Vial	29



1 Introducción

La prevención de los accidentes laborales de tráfico, ya sean “in itinere” ó en jornada laboral, es uno de los objetivos prioritarios de Ibermutuamur, debido su alta frecuencia y a sus graves consecuencias.

El uso del vehículo en el entorno laboral ha aumentado en gran medida en los últimos años, debido fundamentalmente al considerable crecimiento del parque de vehículos y a la tendencia actual de descentralización empresarial hacia las coronas metropolitanas y alrededores de las ciudades. Ambos factores han provocado un aumento de los desplazamientos de los trabajadores por motivos de trabajo -bien sea en jornada de trabajo o en los desplazamientos del domicilio al centro de trabajo y viceversa - lo que ha llevado, a su vez, a aumentar el porcentaje de los accidentes laborales relacionados con el tráfico, respecto a la siniestralidad laboral en general.

Los Accidentes Laborales de Tráfico (ALT) causan cada año la tercera parte de los accidentes mortales de trabajo acaecidos a nivel nacional. Por tanto, resulta de especial interés incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales.

Por este motivo, ofrecemos a continuación la presente Guía con el objetivo de proporcionar una ayuda para el diseño, elaboración e implantación de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial en la Empresa, explicar qué es, en qué consiste, así como las razones por las que la Empresa debe realizarlo.



2 Definiciones

A continuación, se definen los siguientes conceptos:

Plan de Movilidad

Existen muchas definiciones del concepto Plan de Movilidad y Seguridad Vial en función de la visión que se quiera dar a este documento.

Desde un punto de vista prevencionista es una herramienta que ayudaría a la empresa a mejorar determinados aspectos de la siniestralidad laboral.

Y desde un punto de vista más amplio del concepto, el Plan de Movilidad y Seguridad Vial sería una estrategia o conjunto de estrategias y acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa. Así, lo definiríamos como el conjunto de medidas para la gestión racional de los desplazamientos y, en consecuencia, de la exposición al riesgo de accidentes de tráfico y los impactos ambientales y sociales del trabajador. Dicho de otro modo, sería el conjunto de actividades para conseguir un desplazamiento eficiente y sostenible de los trabajadores a su puesto de trabajo, velando por prevenir los riesgos derivados de los desplazamientos por motivo laboral, tanto de los in itinere como de los efectuados en jornada laboral.

Se trata por tanto, de una herramienta que ayudará a gestionar toda la información sobre los desplazamientos de su plantilla, analizarla, definirla e implantar todas aquellas medidas que consideren oportunas con el fin de reducir el riesgo de los trabajadores de su empresa, ocasionado por los desplazamientos realizados, y que nos ayuda a integrarlo dentro del sistema de gestión de la empresa.

Accidente de trabajo

Toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Asimismo, tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.

Accidente de tráfico laboral (ALT)

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. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

Accidentes de tráfico “in itinere”

Aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. 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. A efectos de este documento nos referiremos a este tipo de accidentes como accidentes “in itinere”.

Accidentes de tráfico en jornada laboral:

Aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

Accidente de conductores profesionales

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

Accidente “en-misión”

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 su misión.

Otro concepto a definir es el **Índice de Incidencia**.

Se define el **Índice de Incidencia**, como el número de accidentes ocurridos en el periodo analizado por cada 100.000 trabajadores protegidos.

$$\text{Índice de Incidencia} = (\text{N}^\circ \text{ accidentes} / \text{Población afiliada a la Seguridad Social con la contingencia de A.T. y E.P. cubierta}) \times 100.000$$

3 Análisis Estadístico de la Siniestralidad Vial en España

En el año 2013, en el sistema Delt@ se contabilizaron 468.030 accidentes de trabajo con baja, en los cuales se incluyen los accidentes de trabajo con baja en jornada de trabajo (tanto en los centros de trabajo como en los desplazamientos durante la jornada de trabajo) y los accidentes in itinere que suceden al ir o volver del trabajo, desde el domicilio del trabajador.

De estos accidentes, 52.129 fueron accidentes de tráfico, siendo por ello denominados accidentes laborales de tráfico (ALT). Suponen un 11,1% del total de accidentes de trabajo.

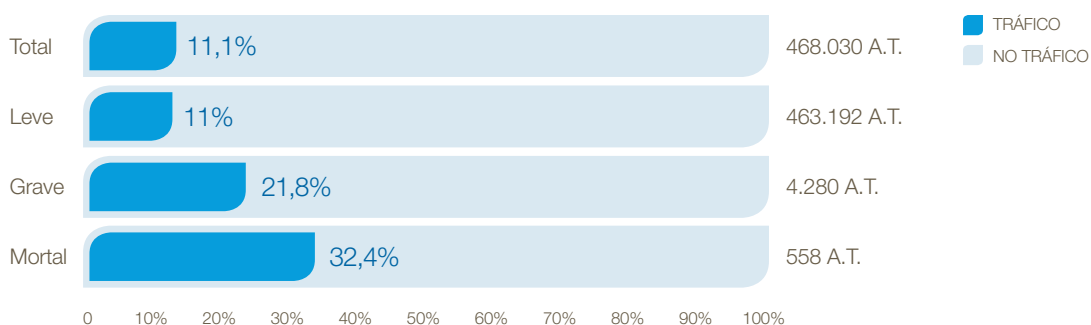
Como consecuencia de estos 52.129 sucesos, 181 personas fallecieron, y hubo 935 heridos graves, según datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Según el último Informe sobre **ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO (ALT)** 2013, cuyos datos analizados proceden del fichero informatizado de los partes de notificación de accidente de trabajo del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, del año 2013, declarados a través del sistema DELTA, se exponen los siguientes Gráficos representativos, y se extraen las siguientes conclusiones:

- En términos de gravedad, la importancia del ALT es indudable, ya que su porcentaje de aparición va aumentando a medida que crece la gravedad del suceso: en los accidentes de trabajo leves el peso porcentual del ALT es del 11%, aumenta en el caso de los accidentes de trabajo graves al 21,8% y en el caso de los accidentes de trabajo mortales los ALT representan más del 32%, alcanzando los 181 fallecidos. [Ver Gráfico 1.](#)

Gráfico 1

PORCENTAJE DEL ACCIDENTE DE TRÁFICO EN LA CONTINGENCIA PROFESIONAL POR ACCIDENTE DE TRABAJO SEGÚN GRAVEDAD AÑO 2013

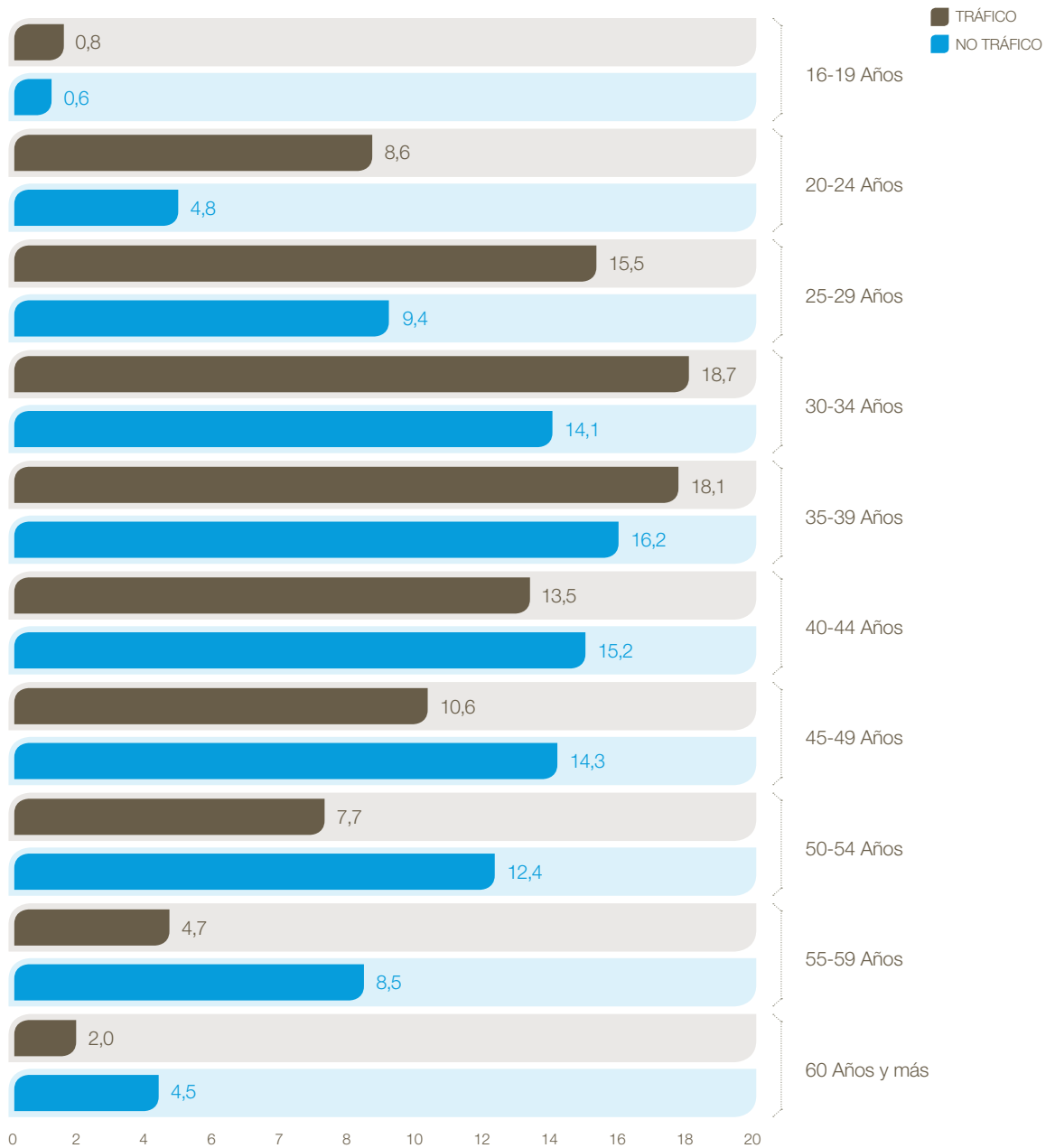


Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico 2013 I.N.S.H.T. (www.oect.es)

■ En el gráfico 2 se puede observar cómo los accidentes de tráfico son más frecuentes en los grupos de trabajadores de menor edad que los accidentes laborales que no son originados por el tráfico.

Gráfico 2

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LOS ACCIDENTES LABORALES SEGÚN EDAD Y TIPO DE ACCIDENTE, AÑO 2013

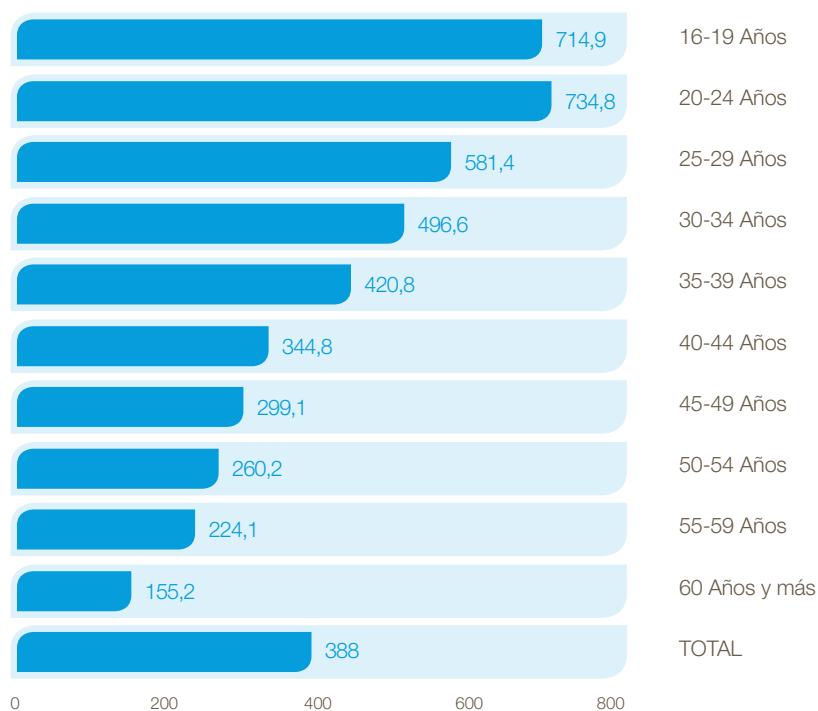


Fuente: Informede accidentes laborales de tráfico 2013 I.N.S.H.T. (www.oect.es)

- En el gráfico 3 se presenta la incidencia de los ALT por grupos de edad de los trabajadores accidentados. Como se puede observar, es hasta 5 veces mayor en los grupos de menor edad que en los de mayor edad. Concretamente los accidentados laborales de tráfico en 2013 presentaron una media de 37,4 años, es decir 6,1 años más jóvenes que los accidentados laborales por otras causas.

Gráfico 3

ÍNDICE DE INCIDENCIA ALT SEGÚN EDAD AÑO 2013



Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico 2013 I.N.S.H.T. (www.oect.es)

- El tipo de actividad económica que desarrolla la Empresa es un factor fundamental en la aparición de ALT, cómo se irá viendo a continuación.

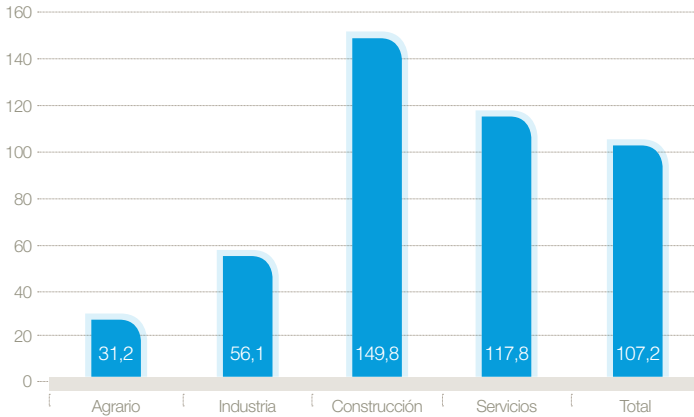
Se observa un comportamiento diferente en función que estemos considerando ALT en jornada de trabajo o ALT in itinere.

Así podemos decir que se observa que existe una mayor incidencia de los ALT en jornada de trabajo en el Sector Construcción, frente a una mayor incidencia del Sector Servicios de los ALT in itinere.

Los sectores más afectados por los ALT en jornada de trabajo son Construcción y Servicios, cuyos índices de incidencia están por encima del doble del Índice de Industria. En cambio el Sector Agrario presenta una incidencia muy inferior. Ver Gráfico 4.

Gráfico 4

ÍNDICE DE INCIDENCIA DE ALT EN JORNADA DE TRABAJO SEGÚN SECTOR AÑO 2013

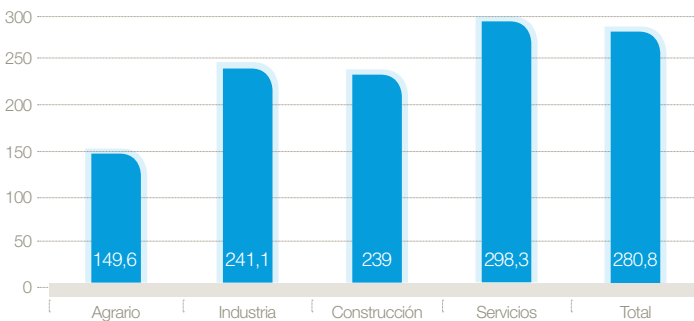


Fuente: Informede accidentes laborales de tráfico 2013 I.N.S.H.T. (www.oect.es)

Como se puede observar al analizar los ALT in itinere (ver gráfico 5), la incidencia en los sectores Industria, Construcción y Servicios se iguala bastante, mientras que el Sector Agrario sigue presentando un índice muy inferior a los otros tres sectores.

Gráfico 5

ÍNDICE DE INCIDENCIA DE ALT IN ITINERE SEGÚN SECTOR AÑO 2013



Fuente: Informede accidentes laborales de tráfico 2013 I.N.S.H.T. (www.oect.es)

En resumen, los sectores Construcción y Servicios son los más afectados por los ALT, sumándose a ellos el sector Industria debido a la importancia que en él tienen los accidentes in itinere, circunstancia que viene repitiéndose en los últimos años.

En consecuencia, los accidentes laborales de tráfico constituyen un importante problema en la sociedad actual, por razones humanitarias, económicas y sociales, al incidir especialmente en los grupos de población laboral más jóvenes.

4 | Legislación

Cada vez, las Administraciones Públicas responsables de temas laborales y en particular de los riesgos laborales, tienen más en cuenta los aspectos de movilidad y seguridad vial.

En referencia a estos aspectos, el marco legal general le disponemos en:

- **Real Decreto Legislativo 1/1994**, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- **Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales**, que se configura como una referencia legal mínima, la cual tiene por objeto la determinación del cuerpo básico de garantías y responsabilidades preciso para establecer un adecuado nivel de protección de la salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados de las condiciones de trabajo, y ello en el marco de una política coherente, coordinada y eficaz de prevención de los riesgos laborales.
- **Real Decreto 404/2010**, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral, y su desarrollo, la **Orden TIN/1448/2010**, de 2 de junio.

Este Real Decreto, que surgió como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, incluye el establecimiento de un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales, que se aplicará con carácter anual, a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.

Entre las posibles acciones que la Empresa deberá acreditar para ser beneficiario de este sistema de incentivos, se encuentra la de "Existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes "in itinere".

Las empresas deben integrar estos Planes dentro de sus sistemas preventivos, y así contribuir a reducir la siniestralidad en los desplazamientos laborales.

Para mayor información consultar en la página web de Ibermutuamur:

<http://www.ibermutuamures/Sistema-de-incentivos-BONUS.html>



- **Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración** para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, **de 1 de marzo de 2011**, que es el que establece los puntos mínimos para que toda empresa que desee beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, desarrolle un Plan de Movilidad Vial, como medida para prevenir los accidentes de tráfico laboral y los accidentes in itinere.
- **Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012**. En su Plan de acción 2008-2012 ya proponía la potenciación de los Planes de Movilidad en empresas de más de 200 trabajadores, con el objetivo de reducir los desplazamientos in itinere de los vehículos privados con baja ocupación.



■ Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020:

La actual Estrategia Española de Seguridad Vial, establece una serie de prioridades en las que se recoge, la protección de los vulnerables, potenciar una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, mejorar la seguridad de los motoristas, mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, mejorar los comportamientos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y la velocidad.

Respecto a la prioridad de “Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, incide en la “Seguridad vial en la Empresa”, cuyo objetivo operativo es “Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes in itinere” y “Mejorar el conocimiento de los accidentes in itinere”.

■ Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible:

En el plazo de seis meses desde la aprobación de esta Ley, el Gobierno presentó a las Cortes Generales un Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que sentaría las bases para fomentar la accesibilidad y la movilidad sostenible, reforzar la seguridad del tráfico de personas y mercancías y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

La Ley de Economía Sostenible atribuye al Gobierno la tarea de impulsar las actuaciones precisas para que nuestro país cumpla su parte del objetivo asumido por la Unión Europea sobre reducción de gases de efecto invernadero.

Del mismo modo, se adoptarán las estrategias y las medidas necesarias para lograr un objetivo general de reducción de la demanda de energía primaria, sobre el escenario tendencial en ausencia de políticas activas de ahorro y eficiencia energética, coherente con el objetivo establecido para la Unión Europea del 20% en 2020 y con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero asumidos por España.

El Gobierno impulsará las medidas necesarias para el cumplimiento de los compromisos y esfuerzos que correspondan a España en el marco de la distribución que se acuerde en la Unión Europea, para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el año 2020. En el punto 1 del Artículo 103, sobre Elaboración de los planes de transporte en empresas, cita textualmente “Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas”.

NORMAS

Norma Española: UNE – ISO 39001, Noviembre 2013, sobre Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas.

Esta norma internacional suministra una herramienta que permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico. Este enfoque puede permitir un uso más efectivo del sistema vial desde el punto de vista de los costes.

Esta norma identifica elementos de buenas prácticas de gestión de la Seguridad Vial que permitan a la organización alcanzar los resultados deseados.

5 Hacia una movilidad sostenible. Tipos de objetivos

El concepto de movilidad sostenible y segura viene fraguándose a nivel europeo desde los años 90 bajo la concepción del derecho de la ciudadanía a moverse bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible. En esta línea han trabajado diferentes organismos internacionales con el fin de aunar esfuerzos y alinear políticas, como son la organización Mundial de la Salud, Naciones Unidas, OCDE, Unión Europea, etc...

El camino hacia una movilidad sostenible debe orientarse sobre cinco ejes: movilidad ecológica, movilidad segura, movilidad universal, movilidad competitiva y movilidad saludable.

Centrándonos en los aspectos de movilidad segura y saludable:

Desde el punto de vista de seguridad, el objetivo es reducir el número y gravedad de los accidentes, disminuir la accidentalidad entre los grupos de riesgo (jóvenes, etc...), y mejorar la asistencia a las víctimas. Desde el punto de vista saludable, se trata de mejorar el bienestar físico y psicológico de la población, fomentar la movilidad a pie y en bicicleta, y contribuir al bienestar y a la sociabilización.

Y respecto al mantenimiento de la sostenibilidad, los Planes de Movilidad sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

Por tanto, el Plan de Movilidad de una Empresa debe estar dirigido a la mejora de la seguridad en los desplazamientos de sus trabajadores, y de la sostenibilidad de los mismos.

El fin es disminuir la incidencia que tienen los desplazamientos realizados, en la salud de sus trabajadores. Es una herramienta con la que la Empresa cuenta para identificar, valorar, controlar y realizar un seguimiento de uno de los riesgos a los que está expuesto su personal: el riesgo de sufrir un accidente de trabajo in itinere o de tráfico en jornada laboral. Su objetivo principal, por tanto, es disminuir la incidencia que el traslado al lugar de trabajo o en los desplazamientos que se deben realizar en el desarrollo de las actividades, genera en la salud de los trabajadores, entendiendo salud como el estado de bienestar físico, mental y social completo. Es decir, el control de los riesgos laborales relacionados con los desplazamientos.

Referente al aspecto de aumentar la seguridad vial, las medidas estarán encaminadas a eliminar los desplazamientos innecesarios (básicamente mediante políticas de organización del tiempo de trabajo), el acortamiento de los desplazamientos existentes (acordando políticas de movilidad geográfica débil) y el fomento de los modos de desplazamiento sostenibles (rutas de empresa y lanzaderas, políticas disuasorias de peatonales y ciclistas, flexibilidad horaria, flexibilidad retributiva con las tarjetas de transporte público...).

En definitiva, el Plan de Movilidad y Seguridad Vial configura las estrategias a adoptar para fomentar cambios en la movilidad de los trabajadores, recoge los objetivos planteados y las medidas para alcanzarlos. Además, establece una serie de indicadores de control para evaluar si se ha implantado correctamente.

TIPOS DE OBJETIVOS (ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020):

Ecológicos

- Reducir la contaminación atmosférica.
- Reducir la contaminación acústica.
- Reducir el consumo de combustibles de origen fósil.
- Mejorar la eficiencia energética del transporte a motor.
- Mejorar la eficiencia social del espacio urbano.

Competitivos

- Garantizar la regularidad en los tiempos de desplazamiento de todos los modos de transporte, evitando la congestión y los costes socioeconómicos que se derivan.
- Mejorar la calidad de los desplazamientos en todos los modos de transporte.
- Mejorar el sistema de distribución de mercancías y su incidencia en la movilidad general.

De seguridad

- Reducir el número y gravedad de los accidentes.
- Disminuir la accidentalidad entre los grupos de riesgo: niños, jóvenes, tercera edad y personas con movilidad reducida.
- Mejorar la asistencia a las víctimas

Saludables

- Mejorar el bienestar físico y psicológico de la población.
- Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta.
- Contribuir al bienestar y a la sociabilización.

Universales

- Garantizar el reparto equitativo del espacio público entre todos los medios de transporte y sistemas de desplazamiento.
- Corresponsabilizar a los agentes públicos y promover su participación en el diseño y gestión del espacio público.
- Garantizar el derecho a la movilidad universal de los sectores de población que no disponen de vehículo o permiso de conducción.
- Conseguir que los costes de transporte público sean asumibles por todos los sectores sociales.
- Mejorar la accesibilidad a todos los medios de transporte de las personas con movilidad reducida.

6 Agentes implicados en un plan de movilidad y seguridad vial:

Los Agentes implicados los constituyen aquellas personas de la Empresa que asumen funciones y responsabilidades dentro del Plan de Movilidad, con el fin de lograr los objetivos que se han fijado. Su papel debe ser conocido por todos los integrantes de la Organización.

A continuación se describen los diferentes agentes implicados en el Plan de Movilidad, así como sus responsabilidades y funciones. La composición de estos agentes está formada por: Dirección de la Empresa (Directivos, Gerentes y Mandos Intermedios), Gestor de Movilidad, Comité de Seguimiento y el resto de personal.

Dirección:

La Dirección debe ser la impulsora de la elaboración e implantación del presente plan de movilidad para reducir la siniestralidad laboral provocada por los desplazamientos del personal in itinere y accidentes de tráfico en jornada laboral, siendo sus funciones:

- Liderar e impulsar el proyecto
- Designar las figuras necesarias para la elaboración del plan de movilidad.
- Aprobar el contenido del plan de movilidad, junto con sus objetivos e indicadores.
- Aprobar las acciones de mejora derivadas de los objetivos a lograr en la empresa.
- Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha del plan de movilidad y la ejecución de las acciones de mejora derivadas del mismo.
- Realizar un control periódico del grado de aplicación del plan de movilidad y liderar su progreso y mejora.



Gestor de Movilidad:

Es la persona nombrada por la Dirección para elaborar, desarrollar y gestionar activamente el plan de movilidad, pudiendo compatibilizar sus funciones en esta materia con otras de acuerdo con sus capacidades y disponibilidad.

Las funciones del Gestor de movilidad son las siguientes:

- Coordinar todos los aspectos relacionados con la movilidad en la empresa.
- Coordinar al Comité de Seguimiento y elaborar un programa de trabajo.
- Recoger los datos necesarios para la elaboración y desarrollo del Plan.
- Convocar las reuniones del Comité de Seguimiento.
- Elaborar y presentar el Plan.
- Marcar objetivos y hacer nuevas propuestas para gestionar la movilidad del centro de trabajo.
- Obtener y mantener los compromisos y apoyos de los agentes implicados en el desarrollo del Plan, en especial los compromisos adquiridos por la Dirección de la Empresa.
- Impulsar las actuaciones recogidas en el Plan de Movilidad y Seguridad Vial.
- Centralizar las demandas, peticiones y quejas de los trabajadores.
- Negociar condiciones de transporte con entidades públicas y privadas.
- Realizar campañas de concienciación e información.
- Coordinar el programa de seguimiento y evaluación del Plan.
- Presentar los resultados del Plan.

Comité de Seguimiento:

Es el grupo de trabajo encargado de supervisar el desarrollo, implantación y seguimiento del Plan.

Dependiendo del tamaño y características de la empresa, la Dirección podrá nombrar un Comité de Seguimiento formado por miembros de la Dirección o representantes de la Empresa, Delegados de Prevención y/o trabajadores especialmente involucrados en la movilidad de la empresa y el Gestor de Movilidad. Se recomienda que el total no supere más de seis personas.

En este Comité de Seguimiento se deberá analizar el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad: el programa de trabajo, las campañas de sensibilización, la recogida de información, el diagnóstico de movilidad, las acciones correctoras que se van a llevar a cabo y el seguimiento de la implantación. Las funciones del Comité de Seguimiento son las siguientes:

- Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa.
- Analizar el desarrollo e implantación del Plan de movilidad.
- Plantear propuestas.
- Aprobar las actuaciones a implantar en la empresa.
- Aprobar los objetivos a conseguir con la implantación del Plan de movilidad.
- Realizar la supervisión y el seguimiento de la implantación del Plan de movilidad.



Todo el personal:

Para la correcta puesta en marcha de un Plan de Movilidad, además de contar con la Dirección de la Empresa es imprescindible contar a lo largo de todo el proceso con la participación activa de los trabajadores.

Se debe tener en cuenta que son las pautas de movilidad de los trabajadores las que se pretenden modificar, por lo tanto entendemos que no será posible alcanzar el objetivo si el principal agente implicado o el principal objetivo del Plan es ajeno al mismo. Corresponde a todos los trabajadores:

- Recibir la información difundida por la empresa y derivada del plan de movilidad.
- Participar en la formación impartida por la empresa y derivada del plan de movilidad.
- Participar y colaborar con la empresa en el momento de realizar las encuestas de movilidad, identificando los problemas que el trabajador encuentra en materia de movilidad y, lo que es más importante, si cabe, aportando soluciones individuales y colectivas a dichos problemas.
- Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas derivadas del plan de movilidad y participar en la aplicación de las mismas.

Corresponde a cada trabajador adoptar una actitud positiva. La elección del tipo de transporte utilizado por los trabajadores para ir o volver al trabajo es una elección personal, por lo que la Empresa no puede obligar sino sugerir modos de transporte que deberán ser lo suficientemente atractivos como para que los trabajadores los adopten. El papel de la Empresa no es otro que el de concienciar y facilitar el cambio del tipo de transporte empleado por los trabajadores hacia un modo de transporte más sostenible y seguro.

La Dirección de la Empresa es el agente implicado más importante para llevar a cabo una eficaz implantación del Plan de Movilidad, debido principalmente, a que la integración de la prevención en el sistema de gestión, sólo se consigue asumiéndola desde la propia Dirección.

Cuando la Dirección actúa con una visión integradora (entendiendo el Plan de Movilidad como parte del Plan de Prevención o de la planificación de la actividad de la Empresa, y éste a su vez como parte del sistema general de gestión de la Empresa), puede asumir su responsabilidad en la prevención del riesgo de seguridad vial, transmitiendo esta perspectiva de co-responsabilidad a toda su estructura jerárquica.

7 Etapas para la elaboración de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial

El Plan de Movilidad debe integrarse en el sistema de gestión de la prevención como una herramienta más del mismo. Un Plan de Movilidad consta ineludiblemente de fases, tales como la definición de respon-

sabilidades, la recopilación de información, la realización de un diagnóstico de movilidad, la definición de objetivos, el plan de actuación y el de seguimiento y control del mismo

FASE PREVIA

- Asignación de responsabilidades y funciones.
- Selección del Gestor de Movilidad.
- Formación de componentes del Comité de Seguimiento.
- Programa de trabajo.

RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN

- Campaña de sensibilización.
- Recopilación de datos.
 - Datos de la empresa relacionados con los desplazamientos.
 - Datos de accidentalidad.
 - Modos de transporte e infraestructuras existentes, modos de transporte empleados por los trabajadores.
 - Realización de encuestas y explotación de datos.

EVALUACIÓN DE RIESGOS VIALES

- Evaluación de riesgos relacionados con organización y gestión de desplazamientos.
- Evaluación de riesgos relacionados con el factor humano.
- Evaluación de riesgos relacionados con el vehículo.
- Evaluación de riesgos relacionados con la infraestructura.

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

- Análisis de los datos y de la información obtenida y agrupación de la misma.
- Desarrollo de conclusiones.

ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS

- Definición de objetivos concretos.
- Definición de objetivos complementarios.
- Definición de indicadores de control.

PLAN DE ACTUACIÓN

- Definición de actuaciones a realizar: medidas de prevención.
 - Plazos.
 - Costes.
 - Responsables.
- Establecimiento de canales de comunicación con trabajadores.

GESTIÓN E IMPLANTACIÓN DEL PLAN

- Implantación de actuaciones acordadas.
- Analizar y evaluar los índices e indicadores establecidos.
- Campaña de comunicación interna de difusión del desarrollo del Plan de Movilidad.

CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

- Análisis de los resultados alcanzados.
- Seguimiento del Plan de Movilidad.
- Revisión del Plan de Movilidad: Definir periodicidad de seguimiento y control del Plan.
- Revisión de medidas de actuación.

I Fase previa:

Asignación de responsabilidades y funciones.

En una primera fase se deben definir qué figuras van a participar en cada uno de los pasos para su elaboración. En el punto anterior (nº 6) de la presente Guía, se encuentran definidos los diferentes agentes implicados que deben existir, así como sus responsabilidades y funciones, que son la Dirección, el Gestor de Movilidad, el Comité de Seguimiento y todo el personal.

Es fundamental, para iniciar las fases del Plan de Movilidad, tener previamente la implicación de la Dirección de la Empresa, impulsando el Plan y estableciendo la estructura de la organización necesaria para la puesta en marcha y el desarrollo del Plan de Movilidad Vial, ya que en ocasiones no es una tarea sencilla, ya que existen factores como política de la Empresa, situación económica, que pueden ser un freno o un impulsor para conseguir la ejecución del Plan de Movilidad.

Se procederá a la elaboración del Programa de Trabajo.

II. Recopilación de la información:

Una vez designados los agentes implicados, se debe recopilar el máximo de información posible sobre las características y los hábitos en los desplazamientos de las personas que componen la empresa.

Para llevar a cabo esta fase, es recomendable realizar una campaña de sensibilización previa, en la cual se informará a toda la plantilla sobre qué es un Plan de Movilidad, sus objetivos, y que sirva para concienciar a todo el personal de la importancia de participar en la recogida de información a través de las encuestas de movilidad que posteriormente se van a realizar, así como en la formación que se lleve a cabo en materia de seguridad vial.

Posibles herramientas para realizar la campaña de sensibilización se enumeran a continuación:

- Reunión inicial
- Tablones informativos
- Charlas informativas
- Cartas
- Correos electrónicos
- Folletos y carteles
- Intranet



Es fundamental incidir en que el Plan de Movilidad no va a obligar a modificar los hábitos personales de movilidad de los trabajadores, sino que su objetivo es, partiendo de una información amplia de la situación actual, analizar las alternativas de mejora y ofrecer aquellas propuestas que mejor se adapten a la realidad de las personas que componen la empresa.

Una vez informada toda la plantilla, el Gestor de Movilidad deberá comenzar la recogida de información.

Se deberá recabar toda la información posible respecto a los desplazamientos de los trabajadores tanto para acceder al puesto de trabajo y regreso a su domicilio, como en la realización de las tareas encomendadas dentro de la jornada de trabajo.

Esta información será utilizada para la realización del diagnóstico de movilidad de la Empresa. La participación de la plantilla en la recogida de información debe ser voluntaria y anónima ya que muchas veces se tratará de datos relativos a la vida privada del trabajador.

Se debe realizar un análisis de la situación actual, obteniendo información de los siguientes datos: localización del centro de trabajo; información de la red vial en el entorno del centro de trabajo (atascos en horas punta, accesibilidad en vehículo privado), lugar de residencia de los trabajadores, posibilidades de transporte público y de aparcamiento, accesos al centro de trabajo para turismos y para peatones, organización del trabajo, turnos y horarios.

El Gestor de Movilidad deberá recopilar toda la información relativa a:

A) Datos de la Empresa relacionados con los desplazamientos.

Se deben recopilar todos los datos relativos a la empresa que puedan tener incidencia en los desplazamientos de la plantilla. Los datos a recopilar deben ser al menos:

- Centro de trabajo y número de trabajadores en cada uno, distinguiendo empleados con movilidad reducida.
- Distancia entre los diferentes centros de trabajo y número de trabajadores que han de trasladarse de uno a otro así como la razón de los traslados.
- Plazas de aparcamiento disponibles.
- Lugar de residencia de las personas que acceden a dicho centro de trabajo.
- Horarios de jornada de trabajo.
- Atascos a la entrada y a la salida de la jornada laboral.
- Desplazamientos de tráfico en jornada laboral, razón de dichos desplazamientos, kilómetros que realizan así como itinerario cuando éste sea fijo.
- Otros.

B) Datos de la accidentalidad de la empresa:

El Gestor de Movilidad debe tener acceso a los datos de accidentalidad tanto in itinere como los accidentes de tráfico en jornada laboral, con o sin baja, así como a las investigaciones de los mismos. De dichos datos extraerá el número de accidentes relacionados con los desplazamientos que la empresa tiene, así como el tipo de accidente que resulta más común.

Para la recopilación de estadísticas de siniestralidad la empresa puede solicitar a Ibermutuamur, informes de siniestralidad de los periodos que necesite analizar, en los que aparecen reflejados los índices de siniestralidad y accidentes acaecidos en la empresa, que le ayudará a llevar a cabo un histórico y un análisis de los mismos, y extraer conclusiones para la realización del Plan de Movilidad.

De la misma forma, deberá recopilar las investigaciones de los accidentes in itinere y de tráfico en jornada laboral realizados por su servicio de prevención ajeno ó por personal propio ó responsables de prevención de su empresa.

C) Modos de transporte e infraestructuras existentes:

Resulta necesario conocer, no sólo la realidad de la empresa, sino las posibles alternativas de cambio que podrían llevarse a cabo. Para ello, el Gestor de movilidad deberá recopilar toda la información necesaria sobre las diferentes posibilidades existentes para acceder al centro de trabajo utilizando transporte público: horario, frecuencia, ubicación de las paradas, duración del viaje, posibilidad de líneas directas, comodidad, etc...

Debe informarse de la posible existencia de carriles bici, o de aceras que permitan acceder a la empresa, tanto caminando como en bicicleta.

D) Modos de transporte empleados por los trabajadores:

El Gestor de Movilidad debe recabar información sobre los modos de transporte utilizados en los desplazamientos realizados por los trabajadores.

Para ello se deben realizar consultas individuales entre los trabajadores de la empresa mediante encuestas. Las encuestas sirven para caracterizar la movilidad, mostrar las principales carencias y problemas, detectar hábitos no medibles, recoger opiniones acerca de las posibles medidas a implantar, e identificar las principales demandas/expectativas por parte de los empleados. Además, la encuesta puede servir de herramienta para concienciar a los empleados de la necesidad de cambios en sus hábitos de movilidad.



Las preguntas a realizar en la encuesta deben limitarse única y exclusivamente a obtener la información necesaria para la elaboración del Diagnóstico.

Estas encuestas deben ser voluntarias y anónimas. Orientativamente, un índice de respuestas del 50% en relación a la plantilla de la empresa, se puede considerar satisfactorio. Una vez recopiladas todas las encuestas, se registrarán los datos y se elaborarán las estadísticas correspondientes, incluso gráficas, para facilitar la obtención de conclusiones.

Como apoyo a la obtención de los resultados de las encuestas existen web de ayuda.

A modo de ejemplo se enumeran las siguientes:

<http://www.e-encuesta.com>

<http://www.surveymonkey.com>

<http://www.encuestafacil.com>

<https://www.onlineencuesta.com>

<https://es.surveymonkey.com>

<http://www.portaldeencuestas.com>

III. Evaluación de riesgos viales:

Para poder actuar sobre el riesgo de accidente de tráfico, lo primero que se ha de hacer es evaluarlo, teniendo en cuenta diversos factores como:

- Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.
- Riesgos relacionados con el factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga...).
- Riesgos relacionados con el vehículo.
- Riesgos relacionados con la infraestructura y ambientales.

Para llevar a cabo la Evaluación de Riesgos Viales Laborales, la Fundación para la Seguridad Vial, FESVIAL, ofrece un modelo que puede servir a la Empresa de base para realizarla.

http://www.fesvial.es/evalriegos/Evaluacion_rsvl.html



Es preciso recordar en este punto, la importancia de la integración de la Prevención de Riesgos Laborales en la empresa, así como de aquellos aspectos que deben evaluarse respecto la seguridad laboral vial.

En función de la valoración del riesgo, se adoptarán las acciones pertinentes con el fin de eliminarlo o reducirlo a niveles aceptables.



IV. Diagnóstico de movilidad:

El diagnóstico de movilidad determina la situación real de la empresa respecto a los desplazamientos de su plantilla, y se trata del documento donde el Gestor de Movilidad agrupará toda la información obtenida.

El diagnóstico permitirá tener una imagen actualizada y completa de las pautas y condiciones de movilidad de los trabajadores que componen la empresa. Reflejará las conclusiones imprescindibles para la correcta definición de los objetivos y las medidas de actuación.

El documento del diagnóstico de movilidad deberá disponer como mínimo de los siguientes apartados:

1. Fuentes de información utilizadas, identificando además de las fuentes de información empleadas, el periodo que se ha analizado, así como si ésta corresponde a toda la empresa o a parte de la misma.

2. Análisis de la información, con los datos obtenidos sobre los desplazamientos realizados por los trabajadores, encuestas, agrupando la información recopilada mediante las fuentes.

3. Conclusiones. Tras analizar toda la información recopilada, el gestor de movilidad extraerá las conclusiones más importantes de los mismos: inexistencia o existencia de accidentes relacionados con la movilidad en la empresa; tipos de accidentes; disposición de la plantilla al cambio de hábitos; tipo de hábitos a modificar, rutas más peligrosas o medios de transporte que ocasionan el mayor número de accidentes, inquietudes de la plantilla respecto a la movilidad, etc...

Todo ello se recogerá en un documento que el Gestor de Movilidad presentará a la Dirección y que marcará las líneas de actuación de la empresa.





V. Establecimiento de objetivos e indicadores:

Todo Plan de Movilidad debe establecer unos objetivos concretos. Cada empresa, tras el análisis del diagnóstico de movilidad, definirá los objetivos a lograr, así como los indicadores de control para cada uno de ellos. Los objetivos deben ser medibles, para poder evaluar, a través de indicadores, su grado de cumplimiento. Además, tienen que ser realistas, asequibles, conforme a la cultura de la empresa y precisos.

Estos objetivos e indicadores se sumarán al resto de objetivos de prevención de la empresa.

Posibles objetivos e indicadores pueden ser los siguientes:

Objetivos

Reducir en tanto por ciento el nº de kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.

Incrementar en tanto por ciento el nº de reuniones realizadas por videoconferencia.

Reducir el porcentaje del número de accidentes de tráfico en jornada laboral.

Mejorar el nivel de formación en seguridad vial de los trabajadores.

Indicadores

Nº de kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.

Nº de vehículos estacionados en la zona de aparcamiento de la empresa.

Nº de reuniones realizadas por videoconferencia.

Nº de accidentes de tráfico en jornada laboral.

Nº de horas empleadas en formación de Seguridad Vial a los trabajadores.

Objetivos Complementarios

Promocionar el uso del coche compartido.

Estudiar la viabilidad de utilizar un sistema de transporte mediante vehículos inteligentes y personalizado (a la carta), que lleve a los trabajadores directamente desde su origen hasta su destino, de forma rápida, cómoda y sin transbordos, compartiendo el viaje con otros pasajeros con trayectos similares.

Reducir las emisiones de gases contaminantes propiciadas por la plantilla de la empresa.



VI. Plan de actuación

El Gestor de Movilidad, en colaboración, en su caso, con el Comité de Seguimiento, definirá cuales son las actuaciones que la empresa debe llevar a cabo para lograr los objetivos definidos. Será el diagnóstico de movilidad el documento que los guíe en el tipo de medida que deben adoptar.

Las medidas a aplicar por la empresa serán básicamente dirigidas a disminuir el riesgo derivado de los accidentes en itinere y de los accidentes de tráfico en jornada laboral.

En referencia a las medidas a aplicar para la reducción de accidentes en itinere, serán sugerencias realizadas a los trabajadores, suficientemente atractivas como para que las personas cambien sus hábitos de transporte por unos nuevos.

Las actuaciones serán específicas para cada empresa y dependerán de los datos obtenidos en el diagnóstico.

Dado que no todas las actuaciones pueden llegar a ser factibles a corto plazo o su implantación puede ser difícil técnicamente, se seleccionarán las acciones en función de distintos criterios:

- De costes: implantación, mantenimiento, etc..
- De viabilidad: dificultades técnicas, reacciones negativas y medidas asumibles con mínimo coste.

En esta fase se establecerán los canales de comunicación necesarios con los trabajadores, para consensuar las acciones que se propongan para resolver los problemas detectados.

VII. Gestión e implantación del plan:

En esta fase se trata de implantar las actuaciones acordadas, si es necesario de manera progresiva o poniéndolas a prueba temporalmente.

La realización de cada actuación es particular e individual, pero todas ellas han de contemplar:

- Nombrar un responsable encargado para llevar a cabo cada actuación y su seguimiento y control.
- Definir los objetivos y los canales de comunicación internos y externos.
- Paralelamente, es conveniente definir una lista de posibles actuaciones a desarrollar en un futuro.
- Para acompañar el plan, es imprescindible una campaña de comunicación interna y hacer una difusión regular a lo largo del proceso.

Una vez determinadas las medidas preventivas a aplicar, corresponde a la empresa definir las actividades concretas a llevar a cabo para materializarlas y los agentes implicados en éstas, es decir, los perfiles diáneos en estas acciones, así como los responsables de su desarrollo. Para lograrlo, es necesario informar a toda la organización de los procesos vinculados a la gestión del plan, es decir, de cómo se va a proceder en cada una de las acciones que se haya acordado llevar a cabo. Se debe tener en cuenta que la implantación del Plan de Movilidad, puede conllevar la adaptación de la Empresa, pues no es extraño que lleve aparejados cambios en cuanto a organización, instalaciones, equipos, etc...



VIII. Control y seguimiento del plan:

Tras el periodo previsto en el programa de trabajo, el Gestor de Movilidad tendrá que realizar un análisis en el que deberá comparar, a través de los indicadores, los objetivos establecidos con los resultados alcanzados y elaborará, en su caso, una propuesta de mejora y una revisión del Plan de Movilidad.

Es necesaria la realización de un seguimiento de las actuaciones propuestas y comprobar que se consiguieren los objetivos y, en caso contrario, adoptar las medidas correctoras necesarias. Esta tarea corresponde al Gestor de Movilidad.

Efectuar un seguimiento del Plan de Movilidad es tan importante, como la elaboración del mismo, ya que permite:

- Conocer su eficacia
- Disponer de sistemas de seguimiento y control de desviaciones.
- Mejorar continuamente el Plan

El Gestor de Movilidad recibirá a través del Comité de Seguimiento y/o de los trabajadores, todas aquellas quejas o propuestas, que durante la implantación de las acciones correctoras surjan.

Es importante, que las acciones de control y seguimiento queden reflejadas en el propio Plan de Movilidad, ya sean mediante medidas concretas o indicaciones cualitativas.

Es necesario mantener un interés de todos los trabajadores en las dinámicas del Plan, por lo tanto se pueden establecer los modos de comunicar regularmente las iniciativas y los problemas que vayan surgiendo.

Es aconsejable definir una periodicidad para realizar dicho control y seguimiento.

Por todo lo expuesto anteriormente, un Plan de Movilidad debe ser un instrumento vivo. Queda plasmado en un documento, pero debe ser una herramienta que se actualice constantemente, reflejando la situación actual en la empresa.

La implicación y concienciación de la Dirección de la empresa y de todo su personal es un punto fundamental para conseguir que el Plan de Movilidad sea un éxito. Para ello, es necesaria la participación activa de todo el personal, dado que la motivación que se deriva del hecho de sentirse parte, es fundamental para lograrlo.



8 Contenido mínimo de un plan de movilidad y seguridad vial

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 (según R.D. 404/2010), debe desarrollar un Plan de Movilidad y Seguridad Vial. El Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración, de 1 de marzo de 2011, establece los puntos mínimos para que toda empresa que desee beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, desarrolle un Plan de Movilidad Vial, como medida para prevenir los accidentes de tráfico laboral y los in itinere.

Se deben incluir en dicho Plan, como mínimo, los siguientes apartados:

- Compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial.
 - Declaración reconociendo la importancia del problema y la voluntad de contribuir a minimizarlo mediante el plan de actuación, así como el compromiso de suscribir la “Carta europea de seguridad vial” (Ver Anexo I).
- Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.
 - Departamento responsable del desarrollo del plan así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
- Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.
 - Recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores.
 - Recopilación de estadísticas e investigación de los accidentes.
- Evaluación de Riesgos.
 - Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.
 - Riesgos relacionados con el factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad, las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga, etc...).
 - Riesgos relacionados con el vehículo.
 - Riesgos relacionados con la infraestructura y ambientales.
- Medidas de prevención.
 - Formación de los trabajadores.
 - Medidas de prevención para los riesgos relacionados con los desplazamientos.
- Evaluación y seguimiento del Plan.
 - Criterios para el seguimiento, evaluación y mejora continua del plan de movilidad y seguridad vial.

Se hace cada vez más patente que las empresas deben tomar conciencia del riesgo de accidente laboral de tráfico y abordar los Planes de Movilidad como medio de reducirla.

Ibermutuamur ha asumido un compromiso con la prevención de riesgos laborales y la mejora de las condiciones de salud y de trabajo en nuestro país. Nuestro primer objetivo, en el ámbito de la prevención de riesgos, es la reducción de la siniestralidad laboral, así como la mejora de las condiciones de trabajo.

La prevención de riesgos es un tema respetado y observado por todos los miembros de nuestra organización, por la salud de nuestros trabajadores y por el buen funcionamiento del servicio y apoyo a nuestros Mutualistas y a sus trabajadores.

9 Bibliografía

- Informe de accidentes laborales de tráfico 2013. Departamento de Investigación e Información. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Noviembre 2014
- Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico.
- Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al centro de Trabajo. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).
- Guía para la implantación del Plan de Movilidad en la Empresa. PRL y Seguridad Vial en el Entorno Laboral del Sector del Metal. AECIM (Empresas del metal de Madrid).
- El transporte al trabajo. Planes de movilidad sostenible en empresas. ISTAS (Instituto Sindical de Trabajo Ambiente y Salud).
- Ficha Técnica de Prevención 22. Instituto Navarro de Salud Laboral. La seguridad vial como compromiso de empresa y trabajadores. La Carta Europea de la Seguridad Vial.
- Folleto del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT): “Conducir en el trabajo: un riesgo a prevenir”.
- ERGA NOTICIAS, NUM 133 MAR-ABR 2014. EDITORIAL: Accidentes laborales de tráfico: un problema creciente.
- ERGA NOTICIAS NUM 133 MAR-ABR 2014. INFORMACION: Transporte y salud de los trabajadores.
- ERGA NOTICIAS NUM 132 ENE-FEB 2014. INFORMACION: La seguridad laboral viaria, una prioridad.
- ERGA NOTICIAS NUM 132 ENE-FEB 2014. OPINIÓN: Movilidad al trabajo: un modelo inseguro, insostenible e insano, una asignatura pendiente.
- ERGA NOTICIAS NUM 118 FEB-MAR 2011. INFORMACIÓN: Acuerdo de colaboración para prevenir accidentes de tráfico en el trabajo.
- ERGA NOTICIAS NUM 114 MAY-JUN 2010. NOTICIAS: Accidentes de tráfico en el entorno laboral.

Anexo I: Carta europea de seguridad vial

La Carta Europea de Seguridad Vial es un instrumento creado por la Unión Europea, para incorporar la Seguridad Vial en el ámbito de las empresas a través de un compromiso para la puesta en práctica de medidas eficaces respecto del objetivo de la seguridad, con objeto de salvar vidas en el marco de las organizaciones.

La Carta Europea de la Seguridad Vial fue propugnada el año 2006, tomando los datos del 2005, los cuáles presentaban un paisaje desolador en cuanto a número de accidentes y heridos en las carreteras europeas.

A pesar de los progresos esperables a largo plazo, en el año 2005 se cuantificaron cerca de 40.000 muertos a causa de los accidentes de tráfico. 1.700.000 fueron los heridos con un coste total de 160.000 millones de euros.

Si echamos la vista atrás en los últimos 50 años, en las carreteras europeas han perdido la vida más de dos millones de personas y casi cien millones resultaron heridas.

Dentro de las distintas acciones que desde el ámbito laboral se pueden tomar en lo relativo a la problemática de seguridad vial, cabe reseñar la adhesión de empresas y colectivos profesionales a la denominada Carta Europea de la Seguridad Vial.

Esta carta es una invitación, por parte de la Unión Europea, a los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, a realizar acciones concretas, evaluar resultados y concienciar a la ciudadanía, incluidos los trabajadores, en materia de Seguridad Vial.

Mediante la firma de la Carta Europea de la Seguridad Vial, las empresas signatarias adquieren el compromiso de colaborar en la reducción de accidentes de tráfico.

Más que un fin, la firma de la Carta Europea ha de ser una herramienta que permita el desarrollo y sustanciación de procedimientos, protocolos y actividades encaminadas a salvaguardar la integridad de los trabajadores.

La adhesión a esta Carta, podría sentar las bases de un futuro e hipotético Plan de Prevención en materia de Seguridad Vial dentro de la empresa y vendría a aglutinar los esfuerzos que en este campo se hacen desde los diferentes actores del mundo laboral: empresarios y trabajadores.

Carta Europea de la Seguridad Vial
Formulario

Parti

Nombre de la Organización: _____
 Dirección: _____ País: _____
 Código: _____ Ciudad: _____ Webpage: _____
 Tel: _____

Tipo de organización:

<input type="checkbox"/> Empresa	Número de empleados:
<input type="checkbox"/> Asociación	Número de miembros profesionales:
<input type="checkbox"/> Organización Público/Loc	Número de empleados:
<input type="checkbox"/> Escuela/Investigación	Número de estudiantes/jóvenes:
	Número de empleados:

Descripción de su organización, su actividad principal (servicios, productos, etc.),
 Número de empresas, etc. La descripción tiene que incluir solamente información de
 generalista con un máximo de 50 palabras (máximo 1.000 caracteres).

El ámbito de actividad de la organización es:

<input type="checkbox"/> Local	<input type="checkbox"/> Regional
<input type="checkbox"/> Nacional	<input type="checkbox"/> Multinacional (dentro de Europa)
<input type="checkbox"/> Europea (por países de la UE)	<input type="checkbox"/> Europea (incluido países fuera de la UE)
<input type="checkbox"/> Internacional (fuera de Europa)	

Persona de contacto

Nombre: _____
 Apellidos: _____
 Puesto: _____
 E-mail: _____
 Tel: _____

25 000
 años del seguro
 de accidentes

Persona firmante

Nombre: _____
 Apellidos: _____
 Puesto: _____
 E-mail: _____
 Tel: _____

¿En qué ámbito desea involucrarse para mejorar la seguridad vial? Por favor marque con una X una de las respuestas:

<input type="checkbox"/> Conducta de los usuarios
<input type="checkbox"/> Seguridad de los vehículos
<input type="checkbox"/> Seguridad de las infraestructuras
<input type="checkbox"/> Transporte profesional
<input type="checkbox"/> Accidentes

¿El ámbito de actividad de su compromiso es

<input type="checkbox"/> Local	<input type="checkbox"/> Regional
<input type="checkbox"/> Nacional	<input type="checkbox"/> Multinacional (dentro de Europa)
<input type="checkbox"/> Europea (por países de la UE)	<input type="checkbox"/> Europea (incluido países fuera de la UE)
<input type="checkbox"/> Internacional (fuera de Europa)	

¿Problemas en relación a Seguridad Vial

¿Por qué es preciso actuar para mejorar la seguridad vial?
 ¿Cuál es exactamente el problema?
 (máximo 400 caracteres)

¿Sus conocimientos

¿Que conocimiento tiene sobre este tema?
 ¿Con sus expertos?

Todo signatario de la Carta Europea de Seguridad Vial asume los siguientes 10 puntos

1. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de reducción de la mortalidad en carretera.
2. Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios y sus propios criterios decisorios principales en el marco de sus actividades de Investigación, de su organización y de sus inversiones, así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así elaborar un auténtico plan de seguridad vial.
3. Compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionados y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.
4. Contribuir a la prevención de accidentes de circulación mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos:
 - Formación e información iniciales y continuas de los conductores.
 - Equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles.
 - Remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los riesgos de accidente y su gravedad y fomentar una conducción segura.
5. Perfeccionar y aplicar tecnologías que contribuyan a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.
6. Contribuir a desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las personas que actúen en su nombre o bajo su administración y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.
7. Crear un marco que favorezca la introducción de actividades educativas permanentes y la rehabilitación de los conductores de riesgo.
8. Procurar contribuir en la medida de lo posible a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.
9. Velar por que se preste asistencia médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.
10. Aceptar una revisión inter pares posterior, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adaptado para incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las enseñanzas que se impongan para revisar las medidas.

Guía práctica
para la elaboración
de un Plan de Movilidad
y Seguridad Vial



ibermutuamur

Mutua Colaboradora con la
Seguridad Social nº 274

Guía práctica para la elaboración de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial



Plan general de actividades preventivas de la Seguridad Social 2015



900 23 33 33
www.ibermutuamur.es