

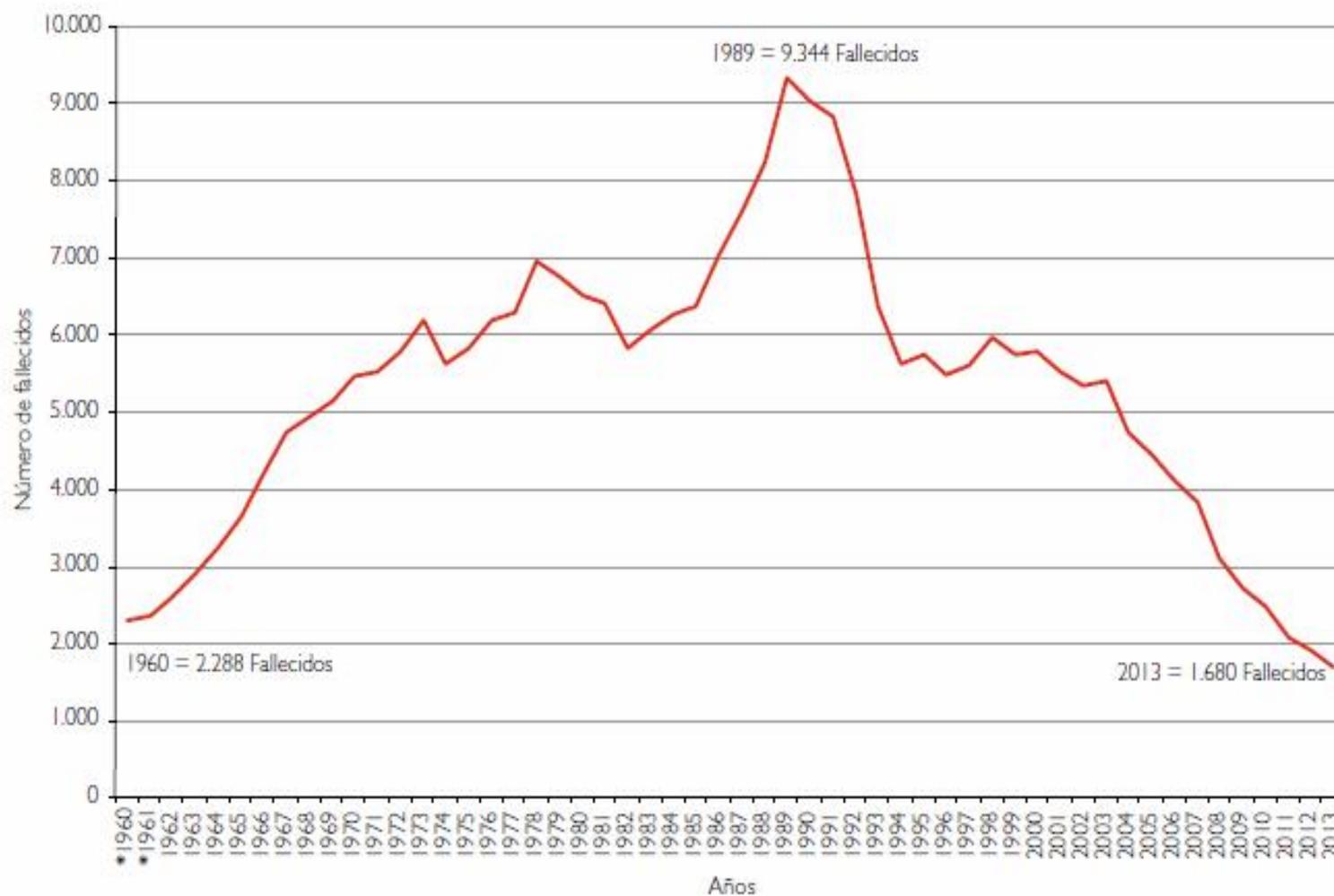
# Jornada técnica: “Como mejorar la actuación preventiva en seguridad vial laboral”.

Fernando Ruiz Cuevas  
Subdirección General de Políticas Viales

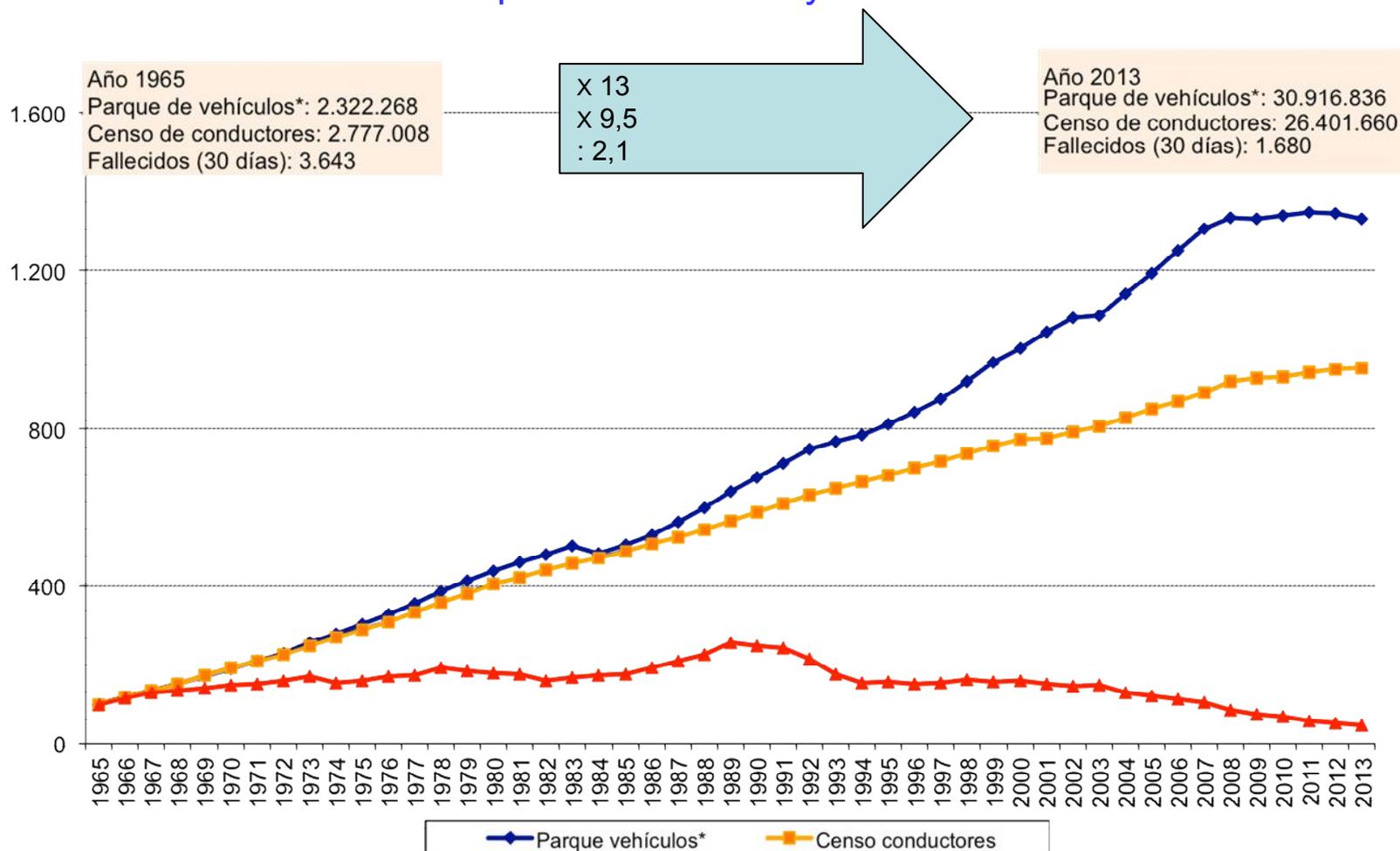
Madrid, 19 de junio de 2015



## Serie temporal de fallecidos en accidentes de tráfico en España 1960-2013

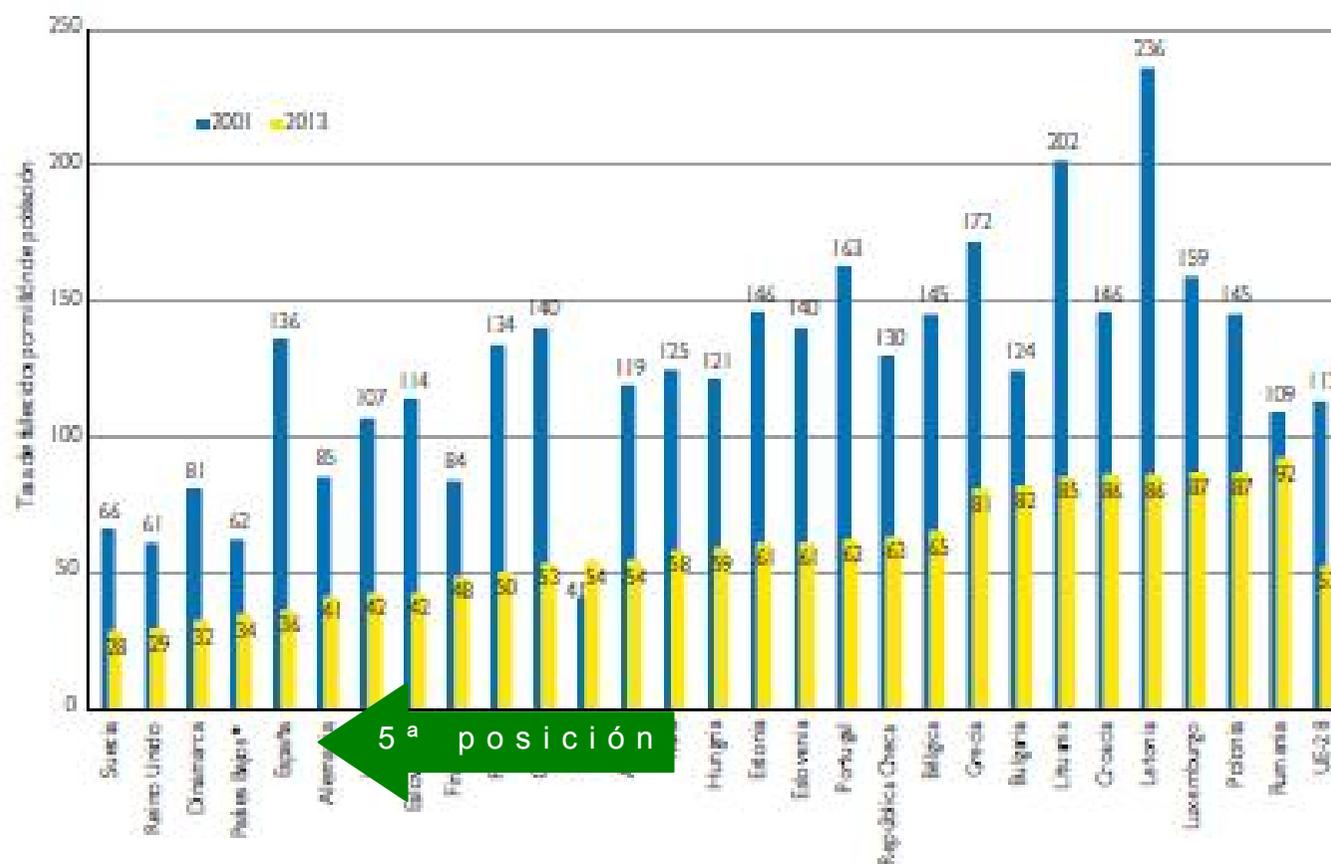


## Evolución Parque de vehículos y censo de conductores



\* Incluidos remolques y semirremolques y sin incluir ciclomotores

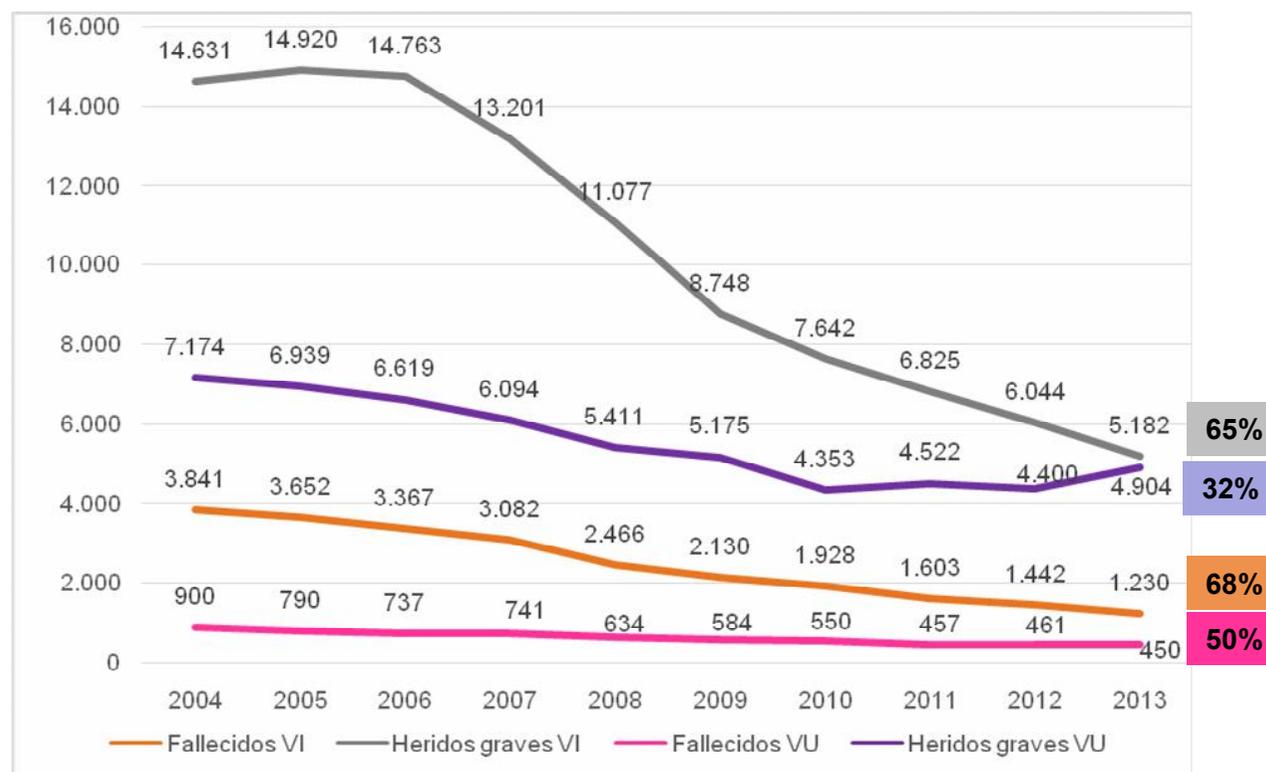
## Posición de España en el contexto EU-28. Evolución de la tasa de mortalidad por millón de habitantes en el periodo 2003-2013



Fuentes: Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat  
\* Datos de 2012

En el año 2003, España ocupaba el lugar 17 dentro de la UE, con 128 muertos por millón de habitantes, frente a una media europea de 103.

## Evolución 2004-2013 de los fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico en vías urbanas e interurbanas en España



Fuente: DGT. Las Principales Cifras de Seguridad Vial. Año 2013

En el periodo 2004-2013 los datos muestran: Una reducción del 65% de los fallecidos y del 50% de los Heridos graves en zona interurbana.

En vía urbana, la reducción ha sido del 50% de los fallecidos y del 32% de los heridos graves

Tramos Horarios	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
De 8:00 a 19:59 horas	2.732	2.586	2.401	2.229	1.911	1.663	1.509	1.253	1.203	1.101	-8%	-10%
De 20:00 a 7:59 horas	2.009	1.856	1.703	1.594	1.189	1.051	969	807	700	579	-17%	-13%
<b>Total</b>	<b>4.741</b>	<b>4.442</b>	<b>4.104</b>	<b>3.823</b>	<b>3.100</b>	<b>2.714</b>	<b>2.478</b>	<b>2.060</b>	<b>1.903</b>	<b>1.680</b>	<b>-12%</b>	<b>-11%</b>

Fuente: Informe Anual del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2013

En el año 2013, el 68% de los fallecidos se produjo entre las 8 y las 19.59 horas

## Los datos de la siniestralidad laboral vial 2013

**En el año 2013 se produjeron en España 468.030 accidentes de trabajo con baja. Un 11,1% de ellos (52.129) fueron accidentes de tráfico. De los 558 accidentes laborales mortales, el 32,4% (181) fueron accidentes de tráfico.**

**Los accidentes laborales de tráfico son más graves. Representan alrededor del 11% de los accidentes con baja laboral, el 21,8% de los graves y el 32,4% de los accidentes mortales.**

**Dentro de los 181 accidentes mortales laborales de tráfico, 100 fueron “in itinere” y 81, dentro de la jornada laboral.**

## Evolución 2005-2013 siniestralidad laboral vial

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Accidentes de trabajo	981.795	1.003.440	1.022.067	895.679	699.577	645.964	581.150	471.223	468.030
Accidentes laborales viales	71.854	71.311	87.038	81.840	68.833	65.446	58.938	52.411	52.129
Accidentes laborales viales mortales	500	509	470	371	283	264	220	180	181
Variación con respecto al año anterior	....	-1,77%	-7,66%	-21,06%	-23,72%	-7,00%	-22,16%	18,18%	0,44%

Fuente: Elaboración propia. Según Base de Datos partes de accidentes de trabajo

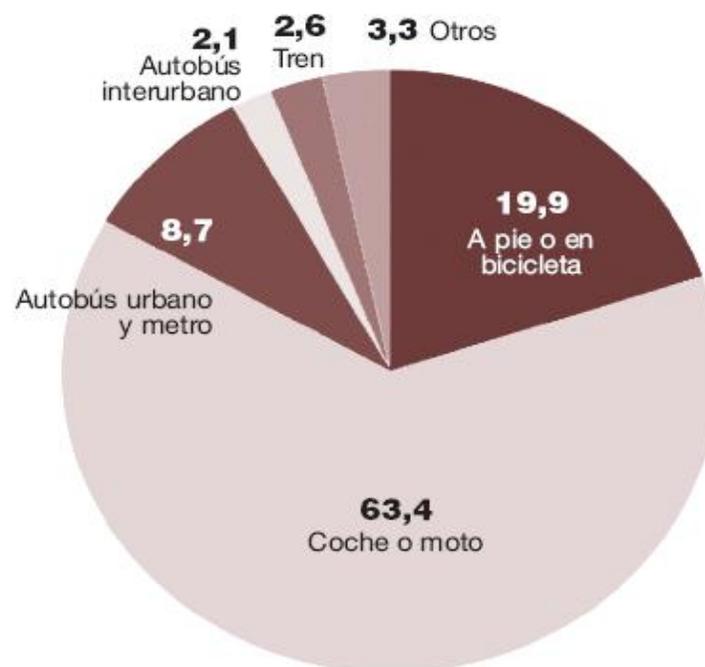
- En el periodo 2005-2013 los datos muestran:
- Una reducción del 52% de los accidentes de trabajo
  - Una reducción del 27% de los accidentes laborales viales.
  - Un descenso de los accidentes mortales laborales de tráfico del 64%

## Desde el ámbito de la movilidad ¿Qué sabemos?

	Total	Motivo del desplazamiento								
		Por trabajo	Por estudios	Por compras	Acompañar niños/otras personas	Ir a actividades de ocio	Paseos	Visitar a familiares o amigos	Volver a la vivienda	Otros
Ambos sexos	123.384,8	20.287,3	8.567,3	8.354,7	6.048,6	7.211,5	6.870,3	5.033,8	55.330,6	5.660,7
Ocupado	62.029,7	20.188,7	458,2	2.929,5	2.870,5	3.228,0	1.526,0	1.734,8	27.456,1	1.637,7
Labores del hogar	11.925,6	17,5	85,4	2.096,2	1.393,8	455,8	917,1	774,1	5.385,0	800,8
Parado y otros	5.611,7	43,7	86,7	610,6	523,9	480,7	475,6	453,2	2.424,2	513,0
Jubilado	16.394,9	9,8	63,8	1.923,9	616,1	1.104,1	2.679,8	897,0	7.565,3	1.535,2
Estudiante	24.681,1	25,8	7.806,0	630,2	404,7	1.856,1	867,9	956,5	11.259,6	874,4
Menor no escolarizado	2.721,9	1,8	67,2	164,3	239,5	86,9	403,9	218,2	1.240,4	299,7

En un día medio laborable. Valores absolutos en miles  
Fuente: Encuesta Movilia - 2006 (Ministerio de Fomento)

En el año 2006, las personas ocupadas realizaban, en un día medio laborable, más de 62 millones de desplazamientos, de ellos el 67%, 41 millones, correspondían a viajes de ida y vuelta al trabajo.



Los medios de transporte más utilizados por las personas ocupadas en sus desplazamientos son el coche y la moto, con un 63,4%

### 3. La Seguridad Vial Laboral en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020



Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2012	Cifra 2013	Cifra objetivo 2020
1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	59	41	36	Inferior a 37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35%	13.923	10.444	10.086	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil <sup>1</sup>	12	9	4	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	406	345	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	202	182	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	355	349	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2	1,6	1,5	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	71	72	0
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves de usuarios de motocicleta	3.473	2.760	2.811	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	369	285	364
11. 30% menos de fallecidos en itinere	170	100	100	119
12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l	6,7%	No disponible. Estudio periódico	4,1%	Inferior al 1%
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv. 90) 16,4% (conv. 100)	8,0% (autop.) 4,3% (autov.) 14,0% (conv. 90) 10,8% (conv. 100)	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv. 90) 8,2% (conv. 100)

## Las áreas de actuación

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

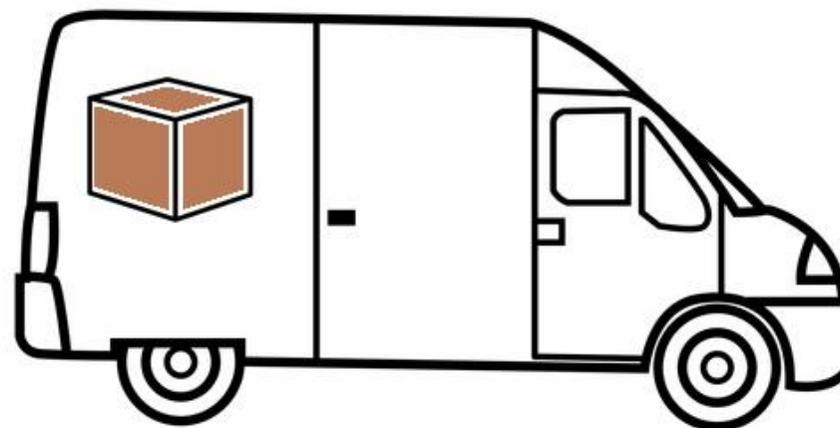
**8.1. Incorporar la cultura de la seguridad vial en la empresa**

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

**8.3. Las furgonetas**

**8.4. El transporte profesional de mercancías y viajeros**

- Por furgoneta se entiende todo vehículo automóvil, no camión, destinado exclusiva o principalmente al transporte de mercancías.
- Para conducir este tipo de vehículos se requiere el mismo permiso que para conducir turismos (siempre que no supere los 3500 kg de masa).
- Aunque se conduzca con una licencia tipo «B» presentan una serie de particularidades por las que no se conducen igual que los turismos y no se comportan de la misma manera que éstos.
- Representan el 7,3 % del total del parque de vehículos y el 8,6% de los accidentes con víctimas.



## PECULIARIDADES DE LAS FURGONETAS

- Las furgonetas presentan unas **características dinámicas** y de utilización distintivas a otros vehículos, que las hace diferentes no solo en lo que a conducción se refiere sino también a la accidentalidad.
- Suelen ser utilizadas para **transporte rápido** de mercancías a cortas distancias, sobre todo en el ámbito urbano.
- El **estilo de conducción** de algunos de estos vehículos se aproxima más al de un turismo que al de un vehículo pesado de transporte de mercancías.
- La **normativa** que se aplica a los vehículos pesados de transporte de mercancías no afecta a los vehículos ligeros de transporte de mercancías
- El **peso total** del vehículo es 2 ó 3 veces más elevado que el de un turismo, hecho que afecta a la conducción y no siempre se tiene en cuenta.
- Además del peso, la correcta **sujeción de la carga** es vital en caso de accidente tanto para el conductor como para los ocupantes del otro vehículo o vehículos implicados.

## PERFIL DEL CONDUCTORES DE FURGONETAS

- La mayor parte de los conductores de furgonetas están adscritos al Régimen Especial de **Autónomos**.
- Principales **actividades y servicios**:
  - Distribución y reparto de mercancías en cortos recorridos
  - Transporte urgentes
  - Reparto de prensa en largo recorrido
- Es muy habitual que se enfrenten a **largas jornadas** de hasta 12 horas.
- Normalmente también se tienen que dedicar a la **carga y descarga** de la mercancía.
- En los servicios urgentes y de reparto de prensa el transporte se suele realizar de **noche**.



## FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

Los factores de riesgo se pueden dividir en humanos y del vehículo

### ☐ Factores de riesgo humanos

- El sedentarismo, posturas estáticas, malos hábitos, factores ambientales como el ruido, las vibraciones, las condiciones climáticas (calor, frío, lluvia), la velocidad o el tráfico inducen a tener mayores errores en la conducción.
- Otro factor a tener en cuenta es la fatiga y el estrés. El sector es muy competitivo, cada vez se requieren entregas en el menor tiempo y a menor coste, por lo que es muy habitual que se realicen jornadas continuadas de hasta 12 horas. Todo ello puede acarrear alternaciones emocionales, de sueño y agresividad.
- Otros de los factores concurrentes de la accidentalidad de este tipo de vehículos son:
  - Consumo de alcohol
  - No hacer uso del cinturón de seguridad
- Sin embargo la principal causa de accidentalidad en camiones y furgonetas es la distracción; estuvo presente en más del 40% de los accidentes...

## FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

### ❑ Factores de riesgo de las furgonetas

- **Centro de gravedad:** Al tener mayor altura, el centro de gravedad es más alto por lo que son más inestables y más sensibles a vientos laterales.
- **Colocación de la carga:** No se debe sobrepasar la carga máxima autorizada para cada vehículo; además debe ir sujeta y distribuida uniformemente, colocando los objetos de mayor peso sobre la plataforma interior y preferiblemente entre los dos ejes.



## FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

### ❑ Factores de riesgo de las furgonetas

▪ **Velocidad inadecuada:** La velocidad inadecuada está presente en un 27% de los accidentes con víctimas. Una velocidad inadecuada, por ejemplo en una curva, puede provocar fácilmente un accidente por salida de vía o vuelco. Conviene recordar los límites de velocidad específicos para las furgonetas:

	Turismos	Furgonetas
Autopistas y autovías		
Carreteras convencionales		
Resto de vías fuera de poblado		
Vías urbanas		

## FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

### ❑ Factores de riesgo de las furgonetas

▪ **Ángulo muerto:** La mayoría de furgonetas carecen de retrovisor interior, esto dificulta la maniobra de marcha atrás porque existe un espacio a cada lado del que no se tiene visión.



Se estima que en Europa mueren 400 personas cada año debido a estas circunstancias.

▪ **Distancia de seguridad:** La mayor masa de la furgoneta hace que debemos mantener una mayor distancia de seguridad, para ser capaces de detenernos a tiempo con seguridad ante cualquier imprevisto.

## FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

### ❑ Factores de riesgo de las furgonetas

▪ **Antigüedad:** La antigüedad media del parque de furgonetas en España es de más de 12 años y estos vehículos no están equipados con dispositivos de seguridad.

- **Mantenimiento:** El 33% de los defectos graves detectados en las inspecciones afectan a los frenos, neumáticos y suspensión, lo que puede provocar fallos en la respuesta del vehículo ante un incidente.

Según el INSIA (Instituto de Investigación del Automóvil) el grado de cumplimiento de la ITV es inferior a la recomendable con un 39% de rechazos.



## ACTUACIONES MEJORA

- ❑ Uno de los objetivos del **Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020** es *“Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo”* y más concretamente en el ámbito de intervención de *“Las furgonetas”*:
  - Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogeneización y regulación de las furgonetas.
  - Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.
  
- ❑ Elaboración de distintas campañas:
  - Campaña camiones y furgonetas
  - Campaña distracciones



## ACTUACIONES MEJORA

# Nuevas medidas 2015:

- Exceso de velocidad. Tal y como se ha comentado las furgonetas tienen limitada la velocidad máxima en autopistas y autovías a 90 km/h. En 2015 los radares fijos y móviles detectarán los vehículos con limitación especial.
- Sobrecarga. El Plan Nacional de Inspección de Transporte de 2015 incluirá entre sus actividades prioritarias el control de peso en las furgonetas.
- La DGT implantará las ITV móvil.
- Comunicación al empresario de las pérdidas de vigencia del permiso de conducción de sus conductores (requiere modificación del Reglamento de Circulación)
- Aumento del control de documentación de furgonetas para detectar las que realizan transporte público sin autorización.

# ACTUACIONES EMPRENDIDAS

Puesta en marcha del portal de seguridad vial laboral:  
[www.seguridadviallaboral.es](http://www.seguridadviallaboral.es)



## 2.- Jornada anual intercambio de buenas prácticas

Realización de una jornada anual desde el año 2010 para intercambio de buenas prácticas de empresas

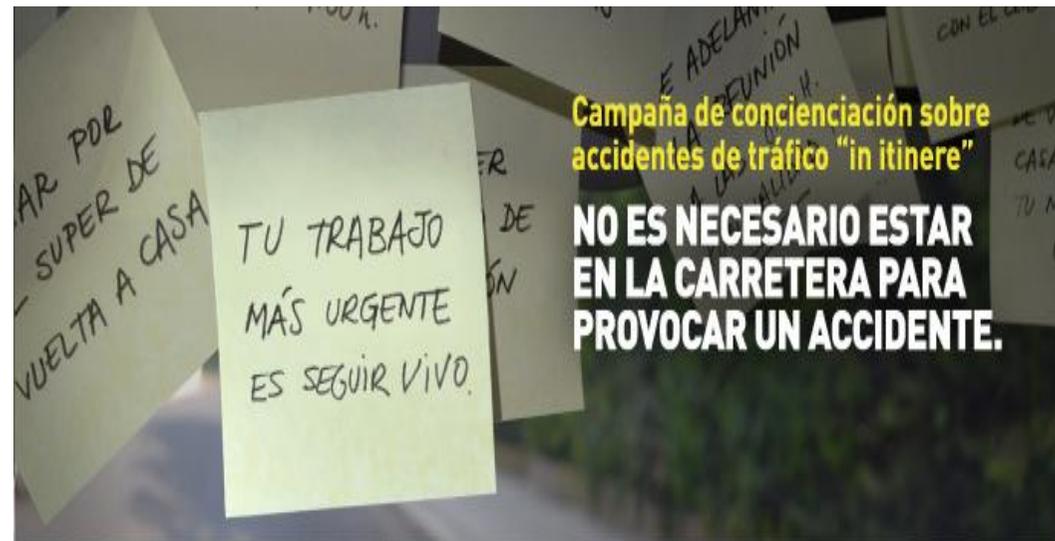
Hasta la fecha se han realizado seis jornadas (Madrid, Palma de Mallorca, Toledo, Zaragoza, Valladolid y Sevilla).

-Amplia participación institucional y de empresas



### 3.- Campañas específicas de divulgación

Campañas de divulgación.



### Actuaciones específicas para el transporte profesional

Campaña anual intensiva de vigilancia y control de camiones y furgonetas



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

### Elaboración de la Guía del Consejo Sanitario



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

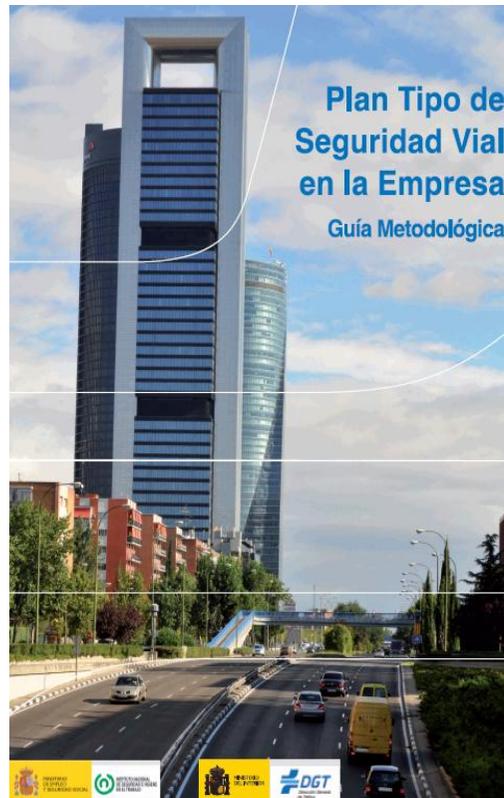
### Guía de consejo sanitario en SEGURIDAD VIAL LABORAL

EDTA  
Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)  
Calle de Valdeleón, 64  
28071 MADRID

DISEÑO  
Instituto Puro Annu  
diseño proyectos s.l.

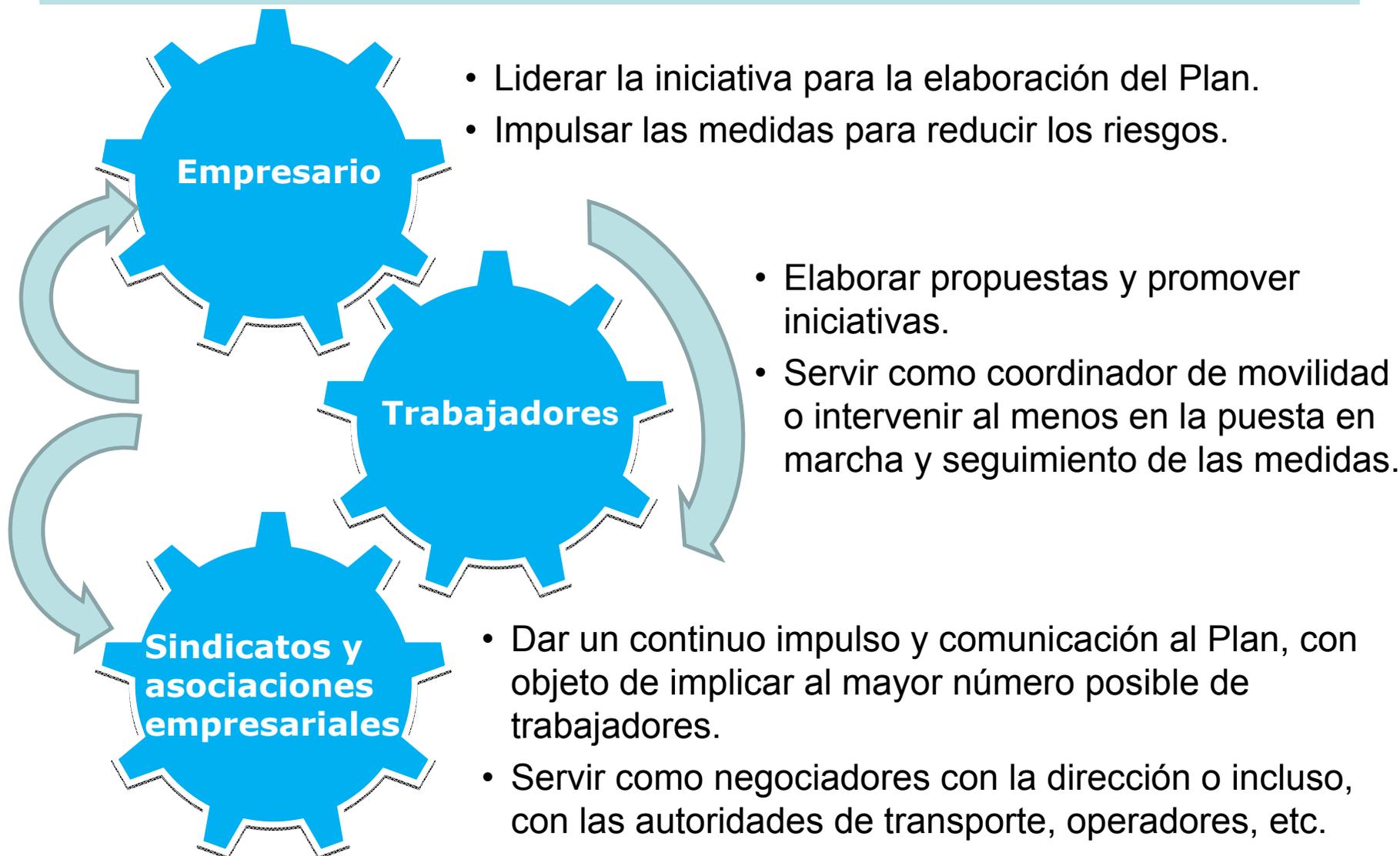
NIFC: 128-08-1787





**La actuación  
planificada:  
  
Plan tipo de  
seguridad vial  
en la empresa**

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



## 6.- Guía para la elaboración del Plan



### Fase Preliminar

- Paso 1: Implicar a la dirección y agentes participantes
- Paso 2: Asignar a los responsables del plan
- Paso 3: Movilizar a la organización



### Etapa 1. Diagnóstico

- Paso 1: Identificar las principales características
- Paso 2: Analizar la movilidad
- Paso 3: Analizar los accidentes
- Paso 4: Analizar las condiciones reales de la conducción
- Paso 5: Analizar la gestión de los desplazamientos



### Etapa 2. Evaluación de riesgos

- Paso 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo
- Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios



### Etapa 3. Elaboración del plan

- Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar
- Paso 2: Seleccionar acciones
- Paso 3: Buscar sinergias y apoyos



### Etapa 4. Implantación del plan

- Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar
- Paso 2: Comunicación inicial a la organización
- Paso 3: Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos
- Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión
- Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios



### Etapa 5. Seguimiento y evaluación

- Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial
- Paso 2: Obtener el valor de los indicadores
- Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores
- Paso 4: En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas

## El alcance del plan tipo de seguridad vial en la empresa

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



**Accidente de tráfico laboral:** aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio-trabajo.



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

**in itinere**

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

**en misión**



**Acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la formación**

**Acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor a través de la sensibilización**

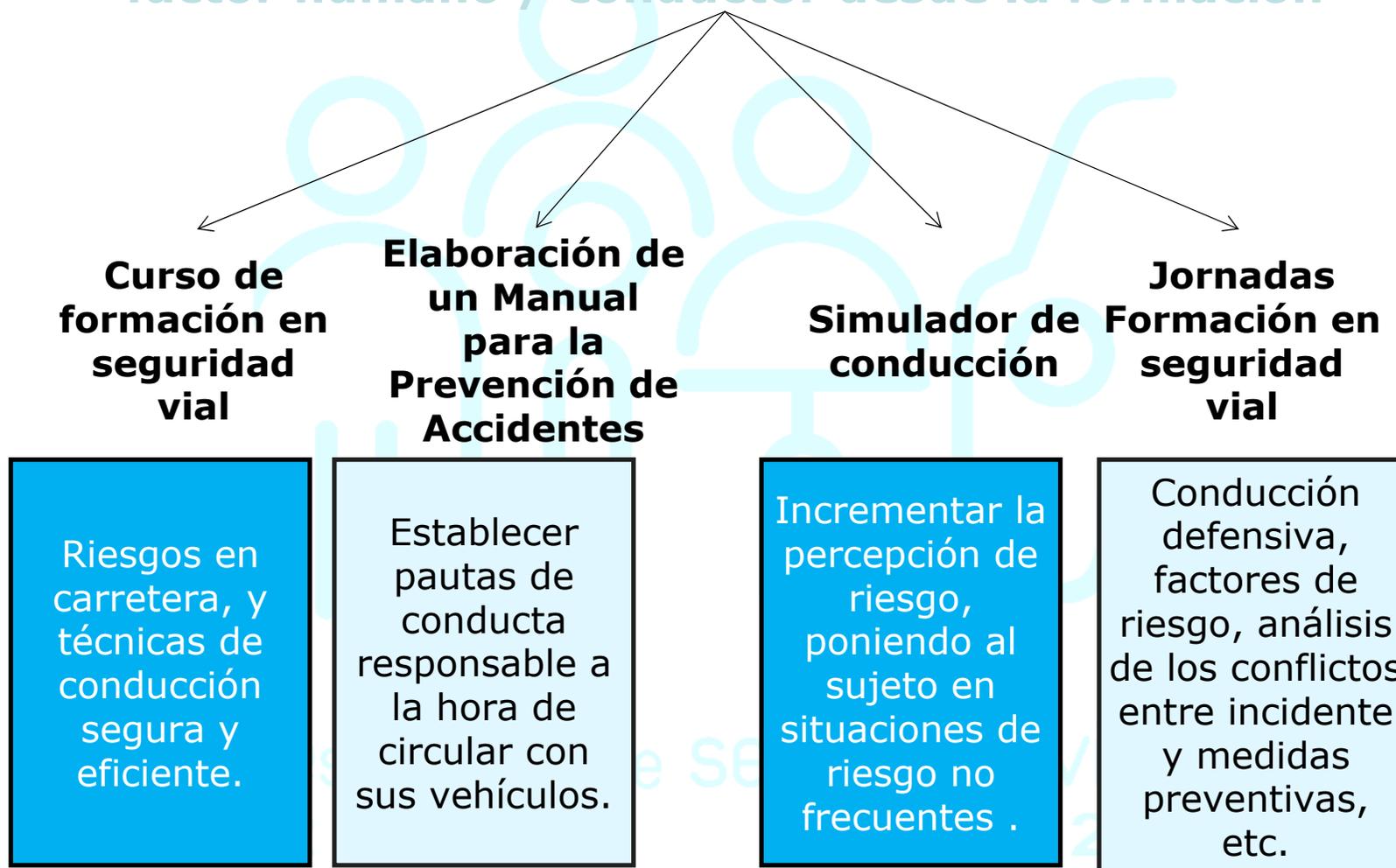
**Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo**

**Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos**

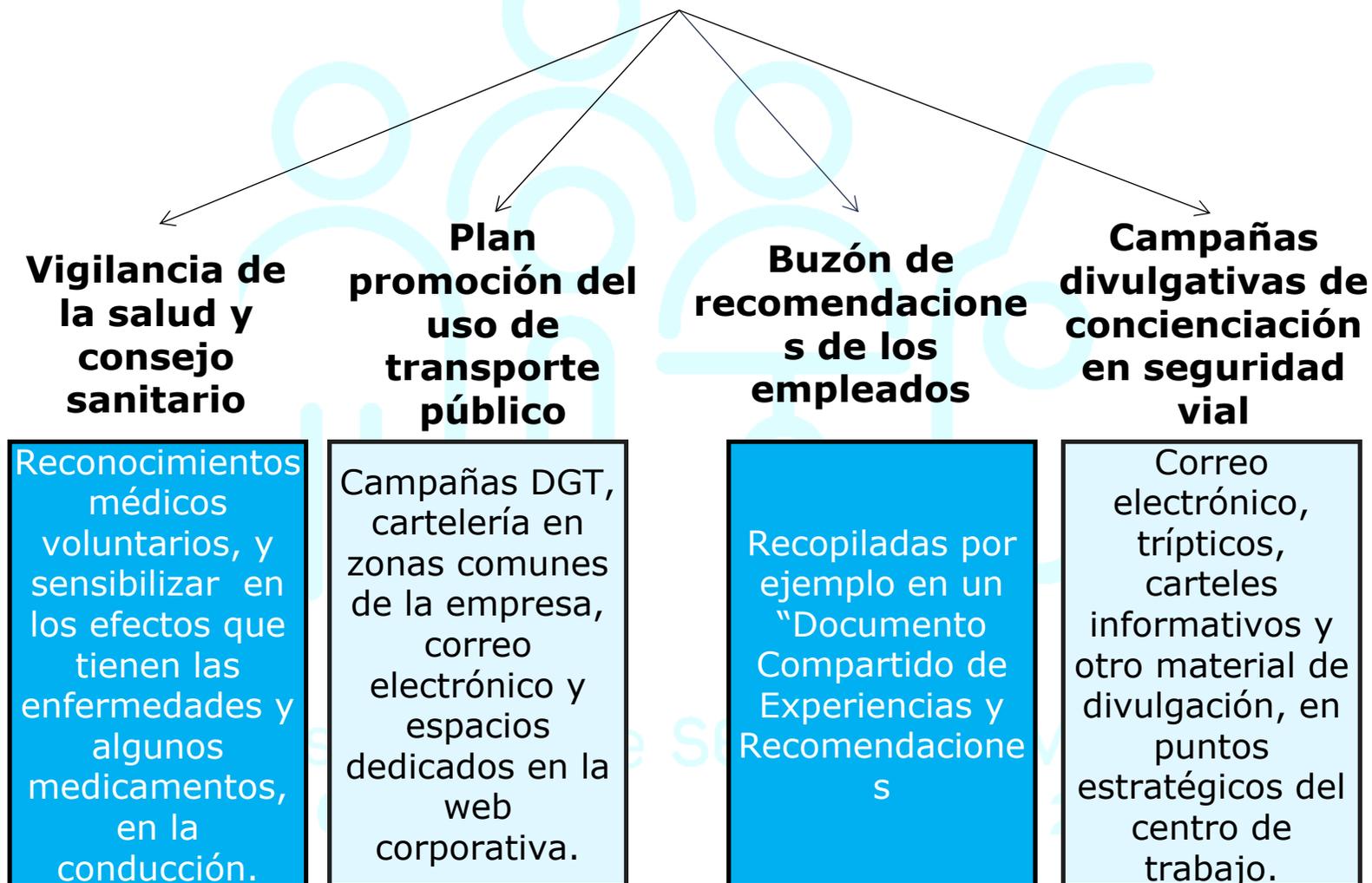
**Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno**

**Acciones sobre la gestión de las comunicaciones**

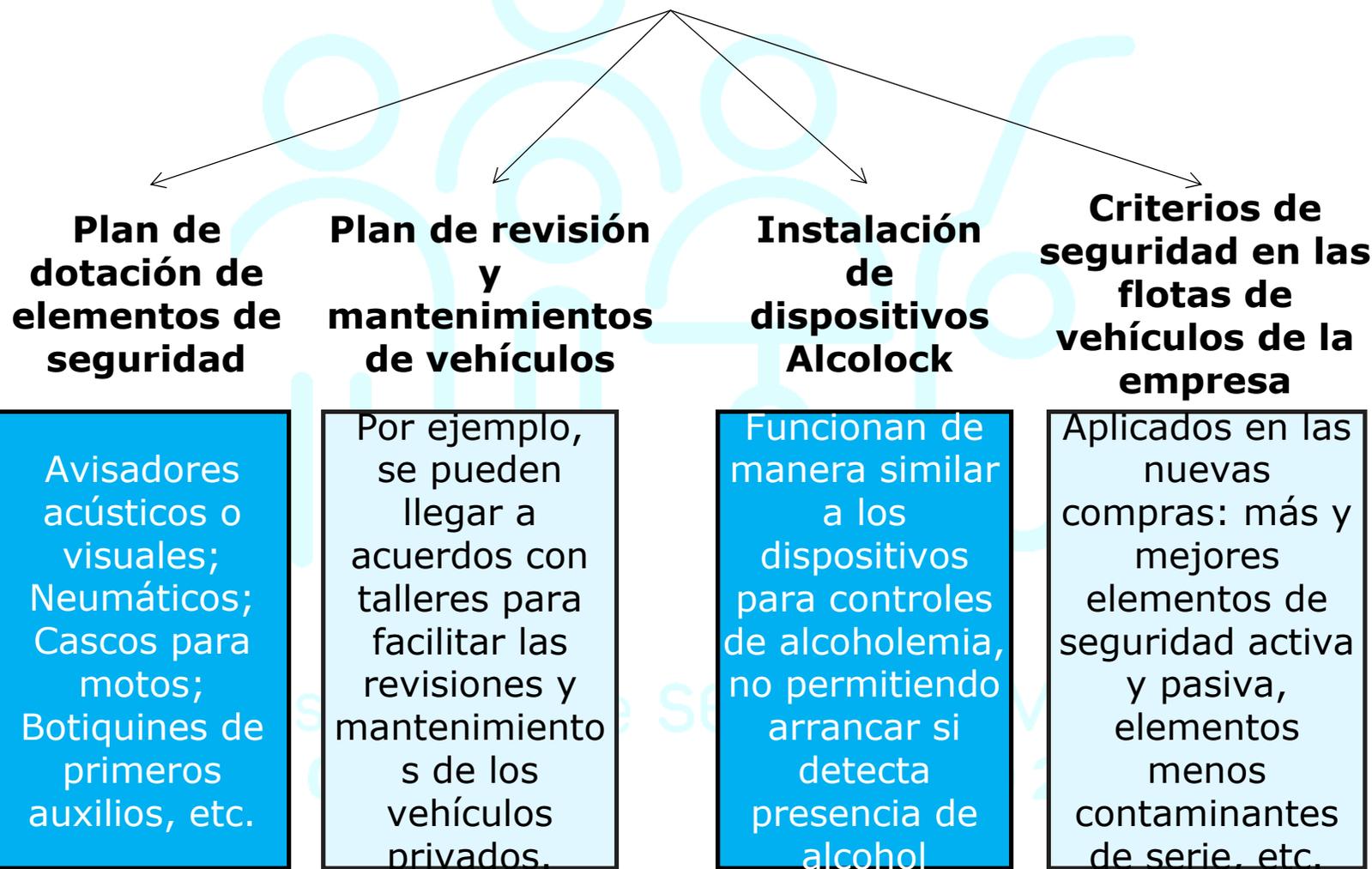
## Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la formación



## Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor a través de la sensibilización



## Ejemplos de acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo



## Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno



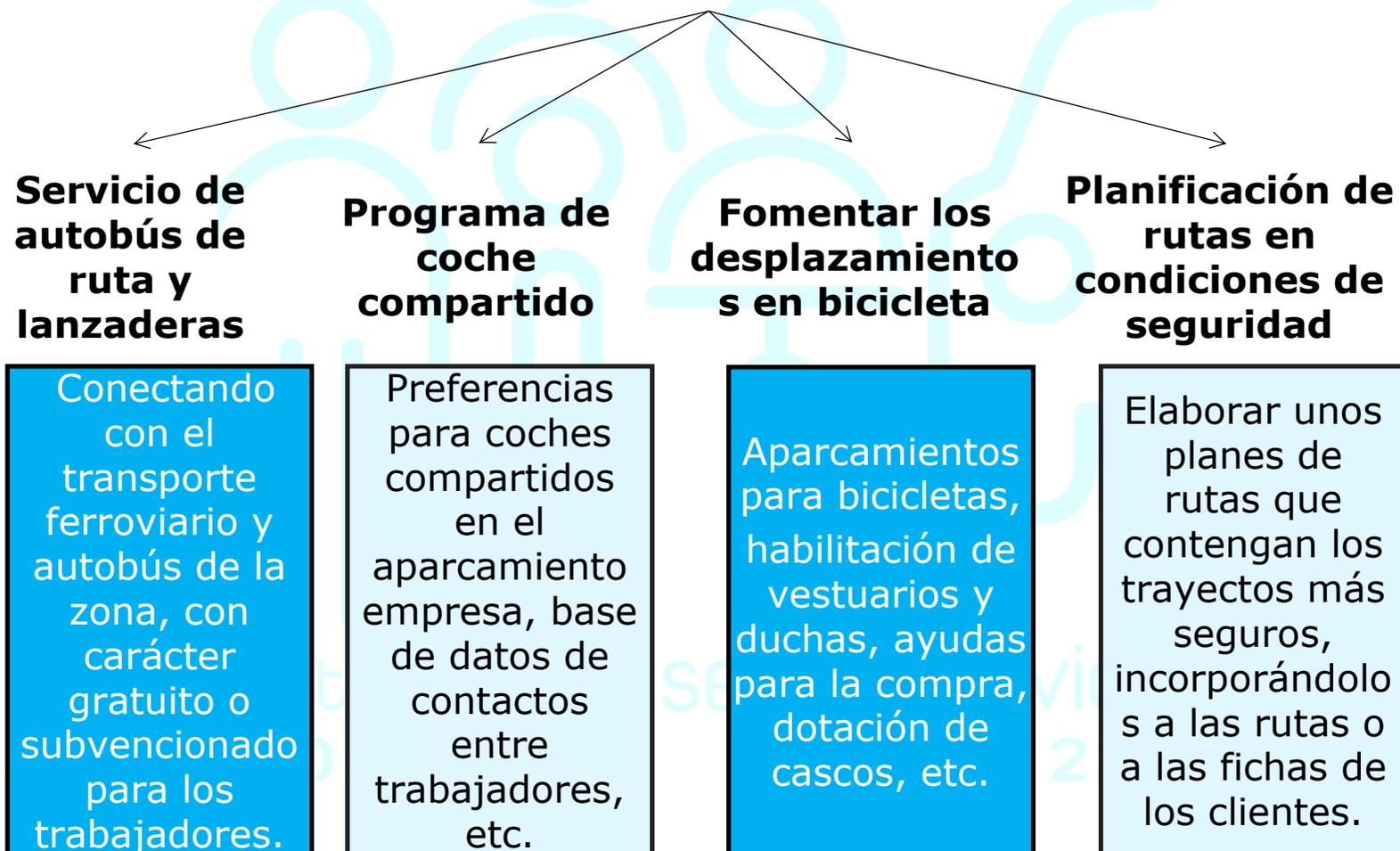
### Señalización de riesgos

Indicando en los mapas de rutas o fichas de clientes los eventos y circunstancias que afecten a la conducción (obras, puntos negros, mala señalización)

### Alertas de tráfico

A través de links con las web de autoridades de tráfico (p.ej DGT) sobre el estado de la circulación

## Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos



# CONCLUSIONES

- El **CONOCIMIENTO** de su incidencia real y de los perjuicios sociales y económicos que conlleva constituye una premisa necesaria para lograr **MINIMIZAR** sus consecuencias.
- La implicación activa de las empresas con la seguridad vial no es un **COSTE**, es una **INVERSIÓN RENTABLE**.
- Es necesario extender la cultura de la seguridad vial a las **PYMES**
- Es hora de pasar a la acción: **LIDERAZGO Y COMPROMISO**

**Gracias por su atención**

**Fernando Ruiz Cuevas**

**fruiz@dgt.es**



MINISTERIO  
DEL INTERIOR

