

La siniestralidad vial durante la jornada laboral. Campañas y otras medidas preventivas

Ana I. Blanco Bergareche
Jefa de Área de Planificación y Participación
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Dirección General de Tráfico

10 de noviembre de 2011



DESDE LA VISIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES

¿Qué sabemos?

Encuesta Movilia 2006, Ministerio de Fomento

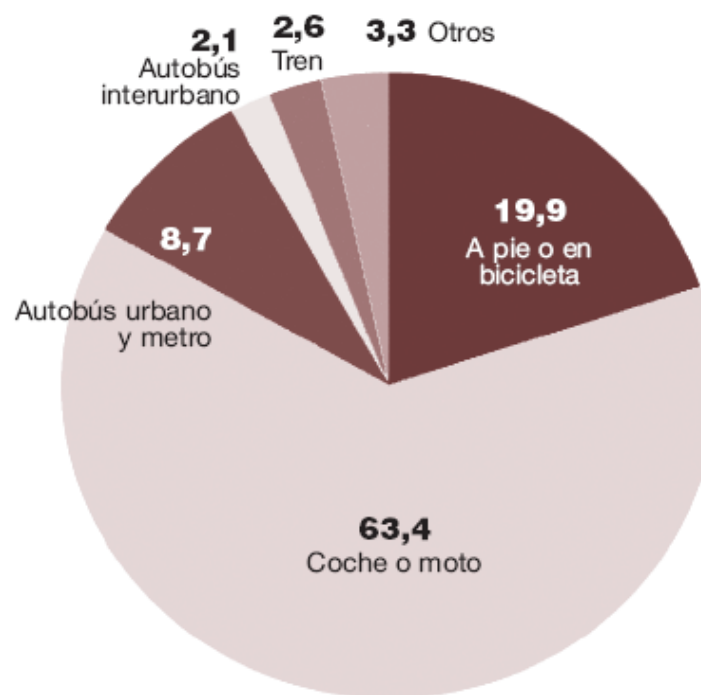
	Total	Motivo del desplazamiento								
		Por trabajo	Por estudios	Por compras	Acompañar niños/otras personas	Ir a actividades de ocio	Paseos	Visitar a familiares o amigos	Volver a la vivienda	Otros
Ambos sexos	123.384,8	20.287,3	8.567,3	8.354,7	6.048,6	7.211,5	6.870,3	5.033,8	55.330,6	5.660,7
➔ Ocupado	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.

Encuesta Movilia 2006, Ministerio de Fomento



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

Por qué los accidentes de tráfico deben abordarse desde el entorno laboral?

*En el año 2009 se produjeron en España 696.577 accidentes de trabajo con baja. De ellos, **68.833 (9,88%)** fueron accidentes de tráfico.*

*Los accidentes laborales de tráfico son **más graves**.
Representan casi el 10% de los accidentes con baja laboral, pero el **34%** de los accidentes mortales.*

Fuente; Informe INSHT sobre accidentes tráfico – trabajo 2009

Si queremos reducir las víctimas mortales de los accidentes de trabajo, una de las claves es actuar en el ámbito de la seguridad vial.

Por qué los accidentes de tráfico deben abordarse desde el entorno laboral?

Fuente; Informe INSHT sobre accidentes tráfico – trabajo 2009

De los 68.833 accidentes de trabajo tráfico, 49.335 fueron “in itinere” (71,7%) y 19.498 en misión.

De los 831 accidentes de trabajo mortales, alrededor del 34% (283) fueron accidentes de tráfico. De estos más del 60% fueron “in itinere”

Si queremos reducir los accidentes laborales de tráfico, la clave son los desplazamientos al ir o volver del trabajo (“in itinere”).

DESDE LA VISIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

¿Qué sabemos?

Por qué los accidentes laborales deben abordarse desde la Seguridad Vial?

Entre el 2003 y el 2009 las víctimas mortales de tráfico han descendido más de un 50%, mientras que los accidentes mortales laborales de tráfico han descendido un 43%.

De los accidentes de tráfico mortales, los accidentes de trabajo mantienen su representatividad entre 2003 y 2009, que es de un **10%**.

Si queremos continuar reducción las víctimas mortales de los accidentes de tráfico, uno de los colectivos clave son los trabajadores no profesionales.

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

FURGONETAS

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	4.163	53%	222	84%	101	97%	121	76%	55%
Zona urbana	3.719	47%	42	16%	3	3%	39	24%	93%
Total	7.882	100%	264	100%	104	100%	160	100%	61%

* % Muertos terceros sobre el total de muertos en accidentes con al menos una furgoneta implicada.

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2010. Datos a 30 días

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

CAMIONES DE MENOS DE 3.500 KG

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	1.191	53%	70	75%	11	100%	59	72%	84%
Zona urbana	1.059	47%	23	25%	0	0%	23	28%	100%
Total	2.250	100%	93	100%	11	100%	82	100%	88%

* % Muertos terceros sobre el total de muertos en accidentes con al menos un camión de hasta 3500 Kg. implicado.

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2010. Datos a 30 días

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

CAMIONES DE MÁS DE 3.500 KG

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	2.940	89%	315	95%	68	97%	247	94%	78%
Zona urbana	373	11%	18	5%	2	3%	16	6%	89%
Total	3.313	100%	333	100%	70	100%	263	100%	79%

* % Muertos terceros sobre el total de muertos en accidentes con al menos un camión de más de 3500 Kg. implicado.

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2010 Datos a 30 días

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

AUTOBUSES

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	353	20%	28	56%	2	50%	26	57%	93%
Zona urbana	1.424	80%	22	44%	2	50%	20	43%	91%
Total	1.777	100%	50	100%	4	100%	46	100%	92%

* % Muertos terceros sobre el total de muertos en accidentes con al menos un autobús implicado.

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2010. Datos a 30 días

Transporte profesional de mercancías y viajeros

- El número vehículos implicados en accidentes con víctimas de 2003 a 2009 ha tenido la siguiente evolución:

Los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se redujeron un 25,3% .

Los camiones de más de 3.500 kg de MMA se redujeron un 42,3%.

Los autobuses se redujeron un 8,9%.

DESDE LA VISIÓN DE LA EMPRESA

¿Qué sabemos?

Por qué los accidentes laborales de tráfico deben abordarse desde las empresas?

1. Por la responsabilidad social de las corporaciones
2. Por los elevados **COSTES ECONÓMICOS Y HUMANOS** que conllevan los accidentes de tráfico.

- **Días de baja pagados por la empresa.**
- **Días de trabajo perdidos por lesiones.**
- **Perdida de tiempo debida a la reorganización del trabajo.**
- **Reparaciones de vehículos.**
- **Coste de vehículos inmovilizados.**
- **Estrés y deterioro del clima laboral.**
- **Sanciones económicas, pérdida de puntos, suspensiones del permiso de conducir etc.**

“La seguridad vial en la empresa no es un coste, es una inversión”.

Por qué los accidentes laborales de tráfico deben abordarse desde las empresas?

Año 2009

2.723.080 jornadas no trabajadas



1.996.156 jornadas no trabajadas por accidentes in itinere

726.924 jornadas no trabajadas por accidentes en jornada de trabajo (centro + en misión)

DESDE LA VISIÓN EUROPEA

¿Qué sabemos?

¿Cuáles son los datos en el contexto Europeo?

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

La Seguridad Vial Laboral en la nueva Estrategia 2011-2020



11 colectivos y temas prioritarios más 11 áreas de actuación

COLECTIVOS Y TEMAS CLAVE

- Niños
- Jóvenes
- Mayores
- Ciclistas
- Peatones
- Motoristas
- Carretera convencional
- **Empresa**
- **Transporte mercancías y viajeros/furgonetas**
- Alcohol y drogas
- Velocidad

ÁREAS DE ACTUACIÓN

1. Educación y formación
2. Comunicación
3. La norma y su cumplimiento
4. Salud y seguridad vial
5. Seguridad de los vehículos
6. Infraestructura e ITS
7. Zona urbana
- 8. Empresa y transporte profesional**
9. Víctimas
10. Investigación y gestión de conocimiento
11. Coordinación y Participación

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

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

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

8.3. Las furgonetas

8.4. El transporte profesional de mercancías y viajeros

Acciones prioritarias a desarrollar en 2011



Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios



Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas



Promover el intercambio de las mejores prácticas sobre seguridad vial en las empresas

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados | Plazos

8.1. **Ámbito de intervención “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas”**

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.1.1	Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.	MºT	SGF	✓		
8.1.2	Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.	INSHT		✓		
8.1.3	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos in itinere.	SGF		✓	✓	✓
8.1.4	Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.	INSHT, DGT		✓		
8.1.5	Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.	INSHT	ONSV	✓		
8.1.6	Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	INSHT	ONSV, JJPT	✓		



8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados | Plazos

8.2. Ámbito de intervención “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.2.1	Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.	INSHT	ONSV ATGC, Empresas	✓	✓	
8.2.2	Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes in itinere.	INSHT	ONSV, ATGC,		✓	
8.2.3	Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.	INSHT	Empresas	✓		
8.2.4	Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.	ONSV	Fiscalía, INSHT	✓		



8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados | Plazos

8.3. Ámbito de intervención “Las furgonetas”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.	MºITYC	MºF(DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	ONSV	MºF(DGTT)	✓		

8.4. Ámbito de intervención “El transporte profesional de mercancías y viajeros”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.4.1	Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.	SGGT	ATGC, MºF(DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	SGGT	ONSV, MºF(DGTT)	✓		
8.4.3	Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua).	MºF(DGTT)		✓	✓	✓
8.4.4	Incluir en el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).	MºF(DGTT)	MºE	✓		



Principales líneas de actuación de presente y futuro

Proposición No de Ley sobre Prevención Laboral y Seguridad Vial, de la Comisión Permanente de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, de **15 de febrero de 2011**.

Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, en el que se establece un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales a aquellas empresas que alcancen índices de siniestralidad por debajo del promedio del sector. En este Real Decreto aparecen los planes de movilidad como una de las medidas optativas para prevenir los accidentes de trabajo.

Convenio de Colaboración entre Ministerio de Trabajo y Ministerio del Interior para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, **24 de febrero de 2011**.

Puesta en marcha de una página Web de seguridad vial laboral, con acceso directo desde la página de la DGT. <http://www.seguridadviallaboral.es/>

Campaña de divulgación. Octubre 2011. Radio

Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo

Como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, entró en vigor el [Real Decreto 404/2010 de 31 marzo](#), en el que se establece un **sistema de incentivos** en las cuotas por contingencias profesionales a aquellas empresas que alcancen índices de siniestralidad por debajo del promedio del sector.

En este decreto no se contemplaban los accidentes in itinere, aunque sí los **accidentes en misión**. Aún así, se establecieron unos requisitos entre los que figuraban como medida optativa, la existencia de **planes de movilidad** como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y en itinere.

Convenio de colaboración Ministerios Trabajo – Interior (1 de marzo 2011)

Desarrolla el Real Decreto 404/2010. Toda empresa que desee contribuir a reducir los accidentes de tráfico en el ámbito laboral y así beneficiarse de la reducción de las

cotizaciones a la Seguridad Social, debe desarrollar un **Plan de movilidad y seguridad vial** en el que se incluyan, como mínimo, los siguientes puntos:

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

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

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

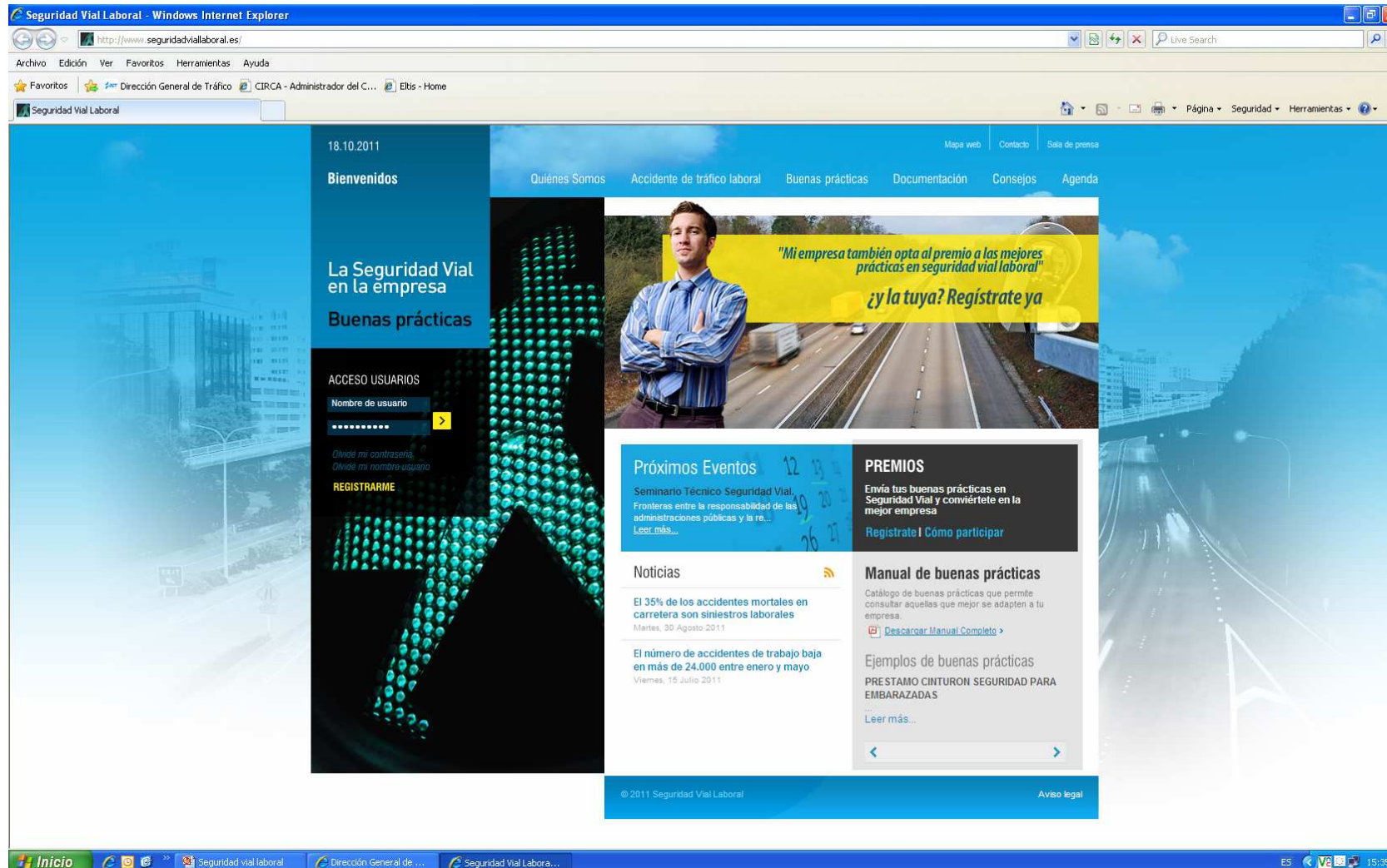
" Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga, uso del casco...), el vehículo, la infraestructura e incluso los riesgos ambientales.

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

" Evaluación y seguimiento del Plan.

Puesta en marcha de una página Web de seguridad vial laboral, con acceso directo desde la página de la DGT.

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



The screenshot shows the website 'Seguridad Vial Laboral' in a Windows Internet Explorer browser window. The browser's address bar shows the URL 'http://www.seguridadviallaboral.es/'. The website's header includes the date '18.10.2011' and navigation links for 'Quiénes Somos', 'Accidente de tráfico laboral', 'Buenas prácticas', 'Documentación', 'Consejos', and 'Agenda'. A main banner features a man with arms crossed and the text: "Mi empresa también opta al premio a las mejores prácticas en seguridad vial laboral" and "¿y la tuya? Regístrate ya". Below the banner, there are sections for 'Próximos Eventos' (Seminar Técnico Seguridad Vial), 'Noticias' (El 35% de los accidentes mortales en carretera son siniestros laborales), 'PREMIOS' (Envía tus buenas prácticas en Seguridad Vial), and 'Manual de buenas prácticas'. The footer contains copyright information '© 2011 Seguridad Vial Laboral' and a link for 'Aviso legal'.

Campaña de divulgación.

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



Duración: 3 semanas

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

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

observatorio@dgt.es

www.dgt.es