

GUÍA SOBRE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA

Financiado por:

AT-2017-0124



MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.



Autor: UGT-Galicia

Depósito Legal: C2276-2018

Diseño y producción: ARIGRAF

Esta guía se ha realizado al amparo de la convocatoria de acciones transversales 2017 de la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales (FSP) en el marco del proyecto: Servicio de asesoramiento e información en PRL de UGT-Galicia (AT2017-0124).

ÍNDICE

ÍNDICE

	Pág.
PRESENTACIÓN	7
1. LOS ACCIDENTES DE TRAFICO LABORALES	11
1.1. El concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral	11
1.2. Los accidentes “in itinere”	12
1.3. Los accidentes en misión	14
1.4. Marco de referencia	14
1.5. Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo	23
2. DIMENSIÓN DEL PROBLEMA	27
2.1. En el ámbito de la movilidad	27
2.2. En el ámbito de la siniestralidad vial laboral	29
2.3. Mortalidad del ALT en jornada de trabajo	46
2.4. Mortalidad del ALT in itinere	51

2.5. Resultados destacados	58
3. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020	61
4. INTRODUCCIÓN A LA NORMA ISO 39001	67
4.1. ¿A quién va dirigida la ISO 39001?	69
4.2. ¿Cómo se documenta la norma?	71
4.3. ¿Cómo se implanta la norma?	73
4.4. Proceso de certificación	75
5. EL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL ISO 39001	79
5.1. Estructura de la Norma ISO 39001	84
6. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN	91
6.1. Conocimiento de la Organización y su contexto	91

6.2. Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas	92
6.3. Determinación del Alcance del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial	92
6.4. Sistema de Gestión de la Seguridad Vial	94
7. LIDERAZGO	95
7.1. Liderazgo y compromiso	95
7.2. Política	98
8. PLANIFICACIÓN	101
8.1. Generalidades	101
8.2. Acciones para tratar riesgos y oportunidades	102
8.3. Factores de desempeño en seguridad vial	103
8.4. Objetivos de la seguridad vial y planificación para lograrlos	108

9. SOPORTE	111
9.1. Coordinación	111
9.2. Recursos	112
9.3. Competencia y la toma de conciencia	112
9.4. Comunicación	113
9.5. Información documentada	114
10. OPERACIÓN	117
10.1. Preparación y respuesta ante emergencias	117
11. EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO	119
11.1. Seguimiento, medición, análisis y evaluación	119
11.2. Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de origen vial	120
11.3. Auditoría Interna	121
11.4. Revisión por la Dirección	123

12. MEJORA	125
12.1. No conformidades y acciones correctivas	125
12.2. Mejora continua	126
13. RESUMEN DE REFERENCIAS Y RECURSOS EN SEGURIDAD LABORAL VIAL	129
" @ 8k ° 7B	

PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

Los accidentes de tráfico provocan graves daños humanos y económicos, constituyendo un auténtico problema de seguridad y salud públicas. Además, un porcentaje nada desdeñable de los accidentes laborales se debe englobar en este capítulo relativo a la siniestralidad viaria, porcentaje que se incrementa drásticamente en el caso de los accidentes laborales mortales. Todo ello hace que la Seguridad Vial Laboral deba ser considerada como un elemento clave sobre el que actuar para conseguir la mejora de las condiciones de seguridad y salud de las y los trabajadores.

Los accidentes de tráfico son un problema de alto impacto social, de salud, económico y laboral. Tanto es así, que la Organización Mundial de la Salud los califica de problema de salud pública, y estima que las lesiones por accidentes de tráfico ocuparán en el año 2.020, el tercer lugar entre las diez principales causas de muerte en todo el mundo. Respecto a los accidentes laborales, los accidentes de tráfico suponen más de un 11% del total. Además, su incidencia aumenta de forma

proporcional a la gravedad del accidente, hasta llegar a suponer casi un 30% de los accidentes laborales con resultado de muerte, según datos del último informe del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Tanto la OMS como la Comisión Europea hacen un llamamiento a los gobiernos para que aúnen esfuerzos y criterios, que ayuden desde diferentes aproximaciones o espacios donde se encuentre a la población, a mejorar su movilidad y su seguridad vial; asociaciones, entidades, centros educativos y empresas son lugares donde convive la ciudadanía (colectivos vulnerables al tráfico) y a los cuales hay que acudir para intervenir en su protección vial.

La presente guía constituye una aproximación al fenómeno de los accidentes de tráfico laborales analizándolos, más allá del grave problema de salud pública que constituyen para nuestras sociedades, desde la perspectiva de su gestión preventiva, abordándolo como un problema de salud laboral que hay que afrontar de forma integral.

En ese contexto, la norma ISO 39001 'Sistemas de Gestión para la Seguridad Vial', que abordamos en esta publicación, es una herramienta que ayuda a las organizaciones a crear un sistema de gestión en seguridad vial para reducir y prevenir, y en última instancia eliminar, los accidentes de tráfico ocasionados.

La Unión General de Trabajadores de Galicia y la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales presentamos esta guía como herramienta facilitadora para la integración de la prevención de los riesgos viales en la gestión diaria de la empresa.

LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO LABORALES

1. LOS ACCIDENTES DE TRAFICO

LABORALES

1.1. El concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral

Se entiende por accidente de trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social:

“.....toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.”

En el apartado 2 a) del mismo artículo se establece lo siguiente:

Tendrán la consideración de accidentes de trabajo los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo.

De la definición anterior, ciñéndonos al supuesto específico de los accidentes viales laborales, se infiere que estos pueden ser de dos tipos:

- **Los accidentes “in itinere”, es decir, aquellos que se producen en el trayecto entre el hogar del trabajador y su puesto de trabajo.**
- **Los accidentes “en misión”, que son aquellos que se producen durante la jornada laboral por motivos de trabajo (transporte de mercancías, transporte de pasajeros, desplazamientos de representación o comerciales, etc.).**

1.2. Los accidentes “in itinere”

La inclusión de los accidentes durante el desplazamiento de la casa al trabajo o viceversa, los llamados “in itinere”, como accidentes de trabajo es fruto de una construcción legal y jurisprudencial, cuyo principal objetivo es dotar al trabajador que lo sufra de mayores garantías y prestaciones económicas.

Para que un accidente en el trayecto tenga la consideración de laboral, los Tribunales exigen que exista un nexo causal entre el trabajo y el accidente, y dicho nexo debe deducirse de las circunstancias en que ha tenido lugar el accidente y que deben contener los siguientes elementos:

- **Intencional:** la causa del desplazamiento debe ser el trabajo, sin que quepa interrupción por motivos personales.
- **Cronológico:** el accidente debe ocurrir en tiempo inmediato o próximo a la hora de entrada o salida del lugar del trabajo.
- **Topográfico:** el trayecto debe ser normal, el usual o habitualmente utilizado.
- **Modal o mecánico:** el medio de transporte utilizado por el trabajador debe ser adecuado para el desplazamiento.

1.3. Los accidentes en misión

El accidente en misión, aunque parece tener punto de conexión con el “in itinere” tiene un fundamento distinto a éste, ya que el accidente en misión es el sufrido por el trabajador en el trayecto que tenga que realizar para el cumplimiento de su trabajo, así como los ocurridos en el desempeño del mismo, dentro de su jornada laboral.

Tendrán la consideración de accidentes de trabajo en misión los acaecidos con ocasión del trabajo, aunque se trate del cumplimiento de tareas distintas a las habituales, sin restricción o reserva al horario normal de la actividad, y aunque el lugar en que se está por razón de la actividad no sea el centro de trabajo habitual.

1.4. Marco de referencia

Al margen del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la

Ley General de la Seguridad Social, existe una importante normativa con incidencia en la materia.

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, define en su artículo 4, que se entenderá como “riesgo laboral” la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo, y que se considerarán como “daños derivados del trabajo” las enfermedades, patologías o lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo.

A su vez, define la “prevención” como el conjunto de actividades o medidas adoptadas o previstas en todas las fases de actividad de la empresa con el fin de evitar o disminuir los riesgos derivados del trabajo.

Transcurridos varios años desde la entrada en vigor de la ley, se acordó la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, que fue un acuerdo donde se establecían una serie de objetivos y líneas de actuación que debían dirigir las políticas preventivas a implantar durante este periodo.

La estrategia propone que los poderes públicos presten especial atención a determinados sectores, actividades y colectivos de trabajadores presentan unos índices de incidencia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales elevados, con valores por encima de la media de sus respectivos índices de referencia.

Esta situación ha de servir de alerta para impulsar actuaciones desde las Administraciones Públicas, en colaboración con los interlocutores sociales, que mejoren los niveles de protección de los trabajadores afectados.

El establecimiento de prioridades y la planificación de medidas concretas dirigidas a afrontar problemas de seguridad y salud específicos, como pueden ser riesgos que afectan a un elevado número de trabajadores, actividades especialmente peligrosas o colectivos de trabajadores vulnerables, es fundamental para avanzar en la mejora de las condiciones de trabajo y en la reducción de la siniestralidad laboral.

Por lo anteriormente expuesto se proponen en la Estrategia, entre otras, la siguiente líneas de actuación:

Promover la seguridad vial laboral, en cooperación con la Dirección General de Tráfico, con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico laborales.

[Por su parte, desde la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, se ha publicado la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas.](#)

La inclusión plena de la siniestralidad vial laboral dentro de la protección de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales resultaría de una importancia fundamental.

Reproducimos a continuación un extracto de los principales argumentos esgrimidos en la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas, publicada por el Ministerio de Trabajo e Inmigración en el año 2011:

“El campo de actuación material de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (en adelante, ITSS) es muy

extenso: relaciones laborales, conflictos colectivos, seguridad social, emigración, empleo, extranjeros, trabajo autónomo y últimamente, sobre todo, prevención de riesgos laborales.

Alguno pensará, no sin razón, que son muchos campos jurídicos y muchas áreas de actuación para un solo sistema de funcionarios, con un complicado mecanismo de dependencia orgánica y funcional de distintas Administraciones competentes.

Generalmente se responde a esta tesis restrictiva con el argumento fundamental de encontrarnos ante una relación jurídica laboral preexistente entre el empresario y los trabajadores que justifica las competencias de vigilancia y control. Es necesario pues, según la doctrina conocida, fiscalizar unitariamente todas las posibles consecuencias del contrato de trabajo, por complejas que estas sean.

En esta situación ahora someramente descrita, vamos a introducir una nueva variable: la propuesta de ampliar la capacidad de actuación inspectora de vigilancia y

control sobre las condiciones de seguridad de los trabajadores en un campo, hasta ahora, fiscalizado principalmente por otras Administraciones. Se trataría de otra disciplina técnica: la SEGURIDAD VIAL, a la que añadiremos el calificativo de “LABORAL”.

¿Por qué es necesario?: Existen dos razones principales para proponer esta modificación del campo de actuación, primero una de índole estadístico, pues se trata de un sector con una incidencia grave en la siniestralidad laboral total, y una segunda de índole jurídico puesto que sólo podría realizarse si la ley vigente lo permite.

- ***Razón estadística.***

Los accidentes de tráfico, en términos generales, constituyen uno de los problemas sociales y económicos más importantes de nuestro tiempo. A pesar de los esfuerzos realizados desde múltiples ámbitos, siguen gozando de un dramático protagonismo que se refleja

en los elevados índices de accidentalidad que se registran cada año.

- ***Razones jurídicas.***

¿La prevención de riesgos laborales engloba la seguridad vial laboral?

Podríamos definir la Seguridad Vial como aquella disciplina que trata de regular conductas, consejos y buenas prácticas que tienen por objeto la conducción segura de los vehículos automóviles por parte de los ciudadanos, evitando así la producción de accidentes de cualquier tipo. El apéndice de «laboral» simplemente concretaría ese mismo esfuerzo en el sector de los conductores que realiza esa actividad por razón o por consecuencia de su actividad laboral.

Existiría una prueba fehaciente de que la seguridad vial forma parte de una disciplina más amplia cual es la Prevención de riesgos laborales, la

encontramos en el Punto 5 «Técnicas afines» apartado d) del contenido mínimo del programa de formación para el desempeño de las funciones de nivel superior del Anexo VI del Real Decreto 39/1997, de 17 de Enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, cuando menciona la Seguridad vial como una materia que debe ser conocida por los técnicos de prevención de riesgos laborales -únicamente los superiores- que deberán prestar sus servicios como integrantes de los servicios de prevención de las empresas. Lamentablemente el legislador solo exige 5 horas de formación mínima sobre una materia que tiene la incidencia ya comentada en el global de la siniestralidad laboral.

Quedaría justificada inicialmente la capacidad de abarcar las situaciones de riesgo derivadas de la actividad concreta de conducir un vehículo por causa de un contrato de trabajo, por parte de la Norma general de Prevención de riesgos laborales, o por lo menos no hemos encontrado una exclusión expresa de esta actividad del ámbito general de aplicación de la norma. Dicho esto, analicemos ahora cual sería el contenido

concreto de la obligación empresarial de protección frente a los riesgos específicos derivados de la conducción de vehículos.”

Haciendo un estudio y análisis exhaustivo de los preceptos de la Ley de Prevención, la Guía orienta sobre el ámbito del deber de protección empresarial específico para esta clase de actividad, justificando, igualmente, la inclusión dentro de la actuación inspectora ordinaria de la fiscalización de las condiciones de seguridad y salud relativas a la conducción de vehículos, en el marco de una relación laboral, entendiendo que forman parte de la vigilancia y control ordinaria de la prevención de riesgos laborales, independientemente de la intervención en ese mismo campo de otras Administraciones también competentes.

1.5. Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo

El Pleno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, en su reunión plenaria del día 21 de junio de 2011, acordó la creación de un Grupo de Trabajo de carácter temporal para el estudio de los accidentes de tráficos laborales.

Los trabajos del Grupo se orientarán a los siguientes objetivos:

- **Analizar los datos estadísticos de los accidentes de tráfico laborales.**
- **Analizar la problemática derivada de los accidentes de tráfico laborales en jornada de trabajo y proponer medidas a adoptar.**

La propuesta de creación de este Grupo tiene su origen en una proposición no de Ley del Congreso de los Diputados.

Durante el año 2012 el grupo, en cumplimiento de su mandato, el grupo acordó recopilar información sobre

accidentes de tráfico laborales disponibles en las distintas fuentes de la Administración, para su tratamiento y homogeneización.

En 2013 se elaboró un informe sobre el estado de situación en relación con la seguridad vial laboral, que se ha completado con información estadística, estudios y buenas prácticas, y que se utilizará de referencia para hacer propuestas de mejora.

En 2014 se celebraron cuatro reuniones. Como resultado de las mismas se elaboró un informe sobre seguridad vial laboral a partir de datos estadísticos e información facilitada por los miembros del grupo. Este informe refleja datos de accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo e “in itinere”, así como de mortalidad en ambas situaciones, e incluye una relación de acciones llevadas a cabo por las Comunidades Autónomas. El grupo debatió sobre posibles líneas de actuación en materia de seguridad vial laboral a abordar en cumplimiento de su mandato.

En 2015 se celebraron cuatro reuniones. Como resultado de las mismas se han concluido prácticamente cuatro bloques de un documento sobre líneas de actuación en materia de seguridad vial laboral que el Grupo está elaborando. Dichos bloques temáticos son: criterios técnicos y sensibilización; vehículos; formación y recogida de datos, análisis y estudios. Asimismo, se informó sobre accidentes laborales de tráfico en 2014, y sobre iniciativas llevadas a cabo en algunas Comunidades Autónomas para reducir la siniestralidad vial laboral.

El Pleno de la CNSST celebrado el día 17 de junio de 2016, aprobó el documento “Informe del GT Seguridad Vial Laboral de la CNSST”, presentado por el Grupo de Trabajo Seguridad Vial Laboral. En el documento se presentan los resultados del análisis de los datos de siniestralidad y mortalidad de los accidentes laborales de tráfico, la información obtenida sobre el consumo de alcohol y las drogas y la descripción de la antigüedad del parque móvil existente en España; así como un recopilatorio de las actuaciones relativas a la seguridad

vial laboral que han desarrollado las administraciones públicas.

En 2017 se celebraron tres reuniones. En ellas se analizaron posibles actuaciones a llevar a cabo en el ámbito de la vigilancia de la salud. Asimismo, el INSST presentó la campaña “Hazte Visible” dirigida a los motoristas de reparto de comida a domicilio. Se informó sobre la metodología y materiales elaborados, así como sobre la campaña piloto llevada a cabo por el INSST con la colaboración del INVASSAT.

LA DIMENSIÓN DEL PROBLEMA

2. DIMENSIÓN DEL PROBLEMA

2.1. En el ámbito de la movilidad

La movilidad realizada por motivos laborales es uno de los principales motivos de desplazamiento. El uso masivo del coche para estos desplazamientos provoca una serie importante de efectos negativos, uno de los cuales, al margen de los medioambientales, es la elevada tasa de accidentalidad que conlleva que los accidentes in itinere se hayan convertido en una de las principales causas de accidentes laborales.

El cambio de modelo de ciudad, la dispersión de usos y funciones sobre el territorio; es decir, el alejamiento de los centros productivos y de actividad económica, de ocio, etc. de los núcleos de población, la consiguiente dependencia del automóvil, y la falta de una red de transporte público colectivo adecuada que cubra suficientemente las necesidades de desplazamientos, han acrecentado los impactos negativos del problema.

Según se desprende de los datos de la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España (MOVILIA) elaborada por el Ministerio de Fomento en el año 2006, las personas ocupadas realizaban en un día medio laborable más de 62 millones de desplazamientos, lo que supone la mitad del total de los desplazamientos realizados. De esos 62 millones de desplazamientos, alrededor de un 67% (41 millones) correspondían a viajes de ida al trabajo y de vuelta al domicilio.

Las cifras dadas ponen de relieve el peso que tiene la movilidad de los trabajadores sobre el total de la movilidad de los ciudadanos, y explican los impactos ambientales, sociales y económicos que se derivan, tanto a nivel individual como colectivo.

En cuanto al medio de transporte utilizado por las personas ocupadas, el coche y la moto son los utilizados de forma mayoritaria.

2.2. En el ámbito de la siniestralidad vial laboral

2.2.1. Siniestralidad de los accidentes laborales de tráfico en jornada

Los datos publicados por el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social en su Anuario de estadísticas, en el año 2017, arrojan un total de 596.606 accidentes de trabajo con baja¹ de los cuales 69.108 fueron accidentes de tráfico, llamados accidentes laborales de tráfico (ALT) que representan un 11,6% del total de accidentes de trabajo.

596.606 Accidentes de Trabajo		629 accidentes de trabajo mortales	
515.082 en jornada	81.524 in itinere	496 en jornada	133 in itinere
↓		↓	
69.108 Accidentes Laborales de Tráfico		202 accidentes laborales mortales de tráfico	
18.633 en jornada	50.475 in itinere	82 en jornada	120 in itinere

En la tabla 1 se distribuyen los accidentes de trabajo según la gravedad del accidente y si tienen o no la condición de accidente de tráfico. Poniendo el foco en la gravedad del accidente, se observa que a medida que aumenta la gravedad de los mismos, mayor es el porcentaje de accidentes de trabajo relacionados con el tráfico, reforzando así este concepto.

Tabla 1.- Distribución de los accidentes de trabajo según gravedad.

		Leves		Graves		Mortales		Total	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Accidente de tráfico	No	523.202	88,5%	3.869	77,9%	427	67,9%	527.498	88,4%
	Sí(ALT)	67.807	11,5%	1.099	22,1%	202	32,1%	69.108	11,6%
Total		591.009	100,0%	4.968	100,0%	629	100,0%	596.606	100,0%

El peso porcentual del ALT en los accidentes de trabajo leves es del 11,5%, éste aumenta progresivamente a medida que los accidentes son más graves, así los ALT representan el 22,1% de los accidentes de trabajo graves

y en el caso de los accidentes de trabajo mortales los ALT constituyen el 32,1%.

Refiriendo el estudio a los trabajadores que han tenido un accidente de trabajo en jornada de trabajo, si este accidente fue de tráfico la media de edad resultó de 37,3 años; mientras que si no fue de tráfico la media de edad fue 41,5 años. La diferencia de medias es de 4,2 años, más jóvenes las víctimas del ALT en jornada.

Tabla 2.- Distribución porcentual de los ALT en jornada de

Edad	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	478	2,6%	431,5
De 20 a 24 años	2.482	13,3%	322,3
De 25 a 29 años	2.591	13,9%	178,7
De 30 a 34 años	2.458	13,2%	136,9
De 35 a 39 años	2.796	15,0%	123,4
De 40 a 44 años	2.698	14,5%	111,3
De 45 a 49 años	2.048	11,0%	95,3
De 50 a 54 años	1.614	8,7%	86,5
De 55 a 59 años	1.006	5,4%	71,4
De 60 a más años	462	2,5%	53,2
Total	18.633	100,0%	123,3

La ocupación que notifica más accidentes de tráfico en jornada en el año 2017 son los Conductores y operadores de maquinaria móvil, con el 35,1%. A su vez, en las profesiones con mayor incidencia y, portanto, mayor riesgo vuelven a destacar los Conductores y operadores de maquinaria móvil junto con los

Trabajadores de los servicios de protección y seguridad, que presentan Índices 7,3 y 3,2 veces mayores que la media respectivamente.

Tabla 3.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT en jornada según ocupación

Ocupación	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Directores y gerentes	225	1,2	29,1
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	418	2,2	24,9
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	375	2,0	22,4
Técnicos y profesionales de apoyo a los científicos e intelectuales (delineantes, programadores,...)	1.328	7,1	65,9
Empleados de oficina que no atienden al público	1.078	5,8	108,0
Empleados de oficina que atienden al público	536	2,9	59,2
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	1.443	7,7	54,8
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	641	3,4	56,1
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	1.386	7,4	313,3
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	165	0,9	35,2
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	712	3,8	90,6
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	926	5,0	69,4
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	308	1,7	55,7
Conductores y operadores de maquinaria móvil	6.533	35,1	730,5
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	1.516	8,1	103,2
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	1.043	5,6	108,7
Total	18.633	100	99,5

Del total de ALT en jornada del año 2017, el 58,2% los sufrieron trabajadores asalariados con contrato indefinido. Sin embargo, de la información que arroja el índice de incidencia se desprende que los trabajadores asalariados con contrato temporal son los que tienen mayor riesgo de sufrir un accidente de este tipo.

Tabla 4.- Distribución e Índice de incidencia de los ALT en jornada de trabajo según tipo de contratación

Tipo de contratación	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	10.853	58,2	109,7
Asalariado. Temporal	7.047	37,8	152,8
Autónomos	719	3,9	118,5
Desconocido / No consta	14	0	--
Total	18.633	100	123,3

El tipo de actividad económica que desarrolla la empresa es un factor fundamental en la aparición de ALT, a continuación se exponen los datos que lo avalan.

Del análisis de la tabla 8, donde se presentan los ALT en jornada de trabajo según el sector de actividad principal de la empresa y se calculan los índices de incidencia, se aprecia que la gran mayoría de los ALT en jornada de trabajo ocurren en el sector Servicios. El sector de la Construcción presenta el mayor índice de incidencia junto con el sector Servicios, superando ambos la media en 1,3 y 1,1 veces, respectivamente.

Tabla 5.- Distribución de los ALT en jornada de trabajo según

Sector	ALT En jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Agrario	290	1,6%	43,9
Industria	1.331	7,1%	67,1
Construcción	1.275	6,8%	158,8
Servicios	15.737	84,5%	134,9
Total	18.633	100,0%	123,3

Para analizar con mayor detalle la influencia de la actividad económica de la empresa en los accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo, se detallan a continuación las divisiones de actividad (CNAE 2009 - 2 dígitos) con mayor índice de incidencia referido a los accidentes laborales de tráfico en jornada.

Se observa que los índices de los accidente de tráfico en jornada de trabajo son muy preocupantes en las Actividades postales y de correos, el Transporte terrestre y los Servicios de comidas y bebidas. Las restantes actividades que se muestran en el gráfico también tienen incidencias considerables, aunque el riesgo es mucho menor que en las tres primeras mencionadas, que presentan Índices de 13,6; 4,3 y 3,1 veces mayores que la media respectivamente.

Gráfico 1.- Divisiones de actividad que superan la media del índice de incidencia de ALT en jornada

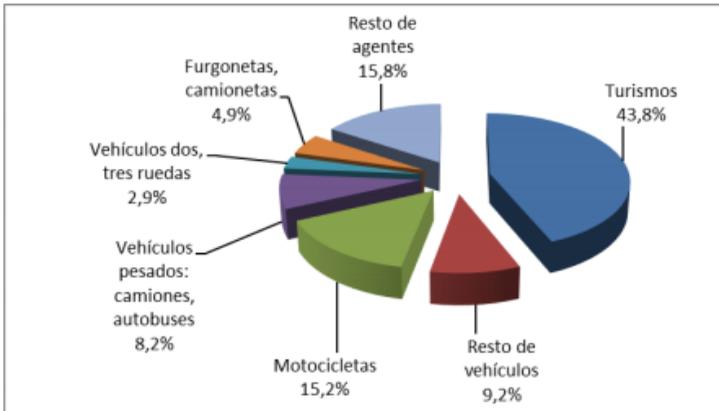


La descripción de la distribución de ALT según el agente asociado a la forma aporta información de los principales tipos de vehículos presentes en estos siniestros.

Según la distribución de agentes implicados en los ALT en jornada, los vehículos identificados más frecuentes son los turismos (43,8%), seguidos de motocicletas

(15,2%), vehículos pesados (camiones, autobuses) (8,2%) y furgonetas y camionetas (4,9%).

Gráfico 2.- Distribución porcentual de los agentes materiales implicados en los ALT en jornada



2.2.2. Siniestralidad de los accidentes laborales de tráfico in itinere

Refiriendo en este apartado el estudio a los trabajadores que han tenido un accidente de trabajo in itinere, por lo que respecta a la variable edad, si este accidente fue en jornada la media de edad resultó de 37,8 años; mientras que si no fue in itinere la media de edad fue 44,2 años.

La diferencia de medias es de 6,4 años, más jóvenes las víctimas del ALT in itinere.

Tabla 6.- Distribución de los ALT in itinere según edad

Edad	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	626	1,2%	565,1
De 20 a 24 años	4.529	9,0%	588,1
De 25 a 29 años	7.709	15,3%	531,7
De 30 a 34 años	8.032	15,9%	447,2
De 35 a 39 años	8.579	17,0%	378,6
De 40 a 44 años	7.441	14,7%	306,9
De 45 a 49 años	5.482	10,9%	255,0
De 50 a 54 años	4.121	8,2%	220,8
De 55 a 59 años	2.768	5,5%	196,4
De 60 a más años	1.188	2,4%	136,9
Total	50.475	100,0%	334,0

En la tabla 7 se distribuyen porcentualmente los ALT in itinere según el código de ocupación CNO-2011 a nivel de letra, y se calculan los índices de incidencia de dichas ocupaciones. Se observa en la misma que los trabajadores de restauración y comercio reúnen el

18,9% de los ALT in itinere, destacando como ocupación con mayor número de estos accidentes.

Tabla 7.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT in itinere según ocupación

Ocupación	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
Directores y gerentes	432	0,9	56,0
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	3.490	6,9	207,5
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	1.825	3,6	108,8
Técnicos; profesionales de apoyo	3.783	7,5	187,7
Empleados de oficina que no atienden al público	3.231	6,4	323,7
Empleados de oficina que atienden al público	4.115	8,2	454,2
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	9.522	18,9	361,4
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	3.391	6,7	296,7
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	1.601	3,2	361,9
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	420	0,8	89,7
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	1.536	3,0	195,5
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	3.727	7,4	279,3
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	1.785	3,5	323,0
Conductores y operadores de maquinaria móvil	1.829	3,6	204,5
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	4.548	9,0	309,6
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	5.240	10,4	546,0
Total	50.475	100	269,4

Los asalariados temporales presenta una incidencia 1,5 veces mayor que los asalariados con contrato indefinido, y por lo tanto más riesgo de sufrir accidentes laborales de tráfico in itinere.

Tabla 8.- Distribución e índice de incidencia de los ALT in itinere según tipo de contratación

Tipo de contratación	ALT in itinere	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	29.755	58,9	300,8
Asalariado. Temporal	20.571	40,8	446,0
Autónomos	84	0,2	(*) ---
Desconocido / No consta	65	0,1	---
Total	50.475	100,0	334,0

(*) No se puede calcular el índice de incidencia por no disponer del dato de población necesario.

En la tabla 9 se distribuyen los ALT in itinere según el sector de actividad principal de la empresa y se calculan los índices de incidencia, pues la actividad económica de la empresa suele ser una variable diferencial en la aparición de ALT. Así, la gran mayoría de los ALT in

itínere en el año que nos ocupa ocurren en el sector Servicios (80,0%).

Tabla 9.- Distribución de los ALT in itínere según sector

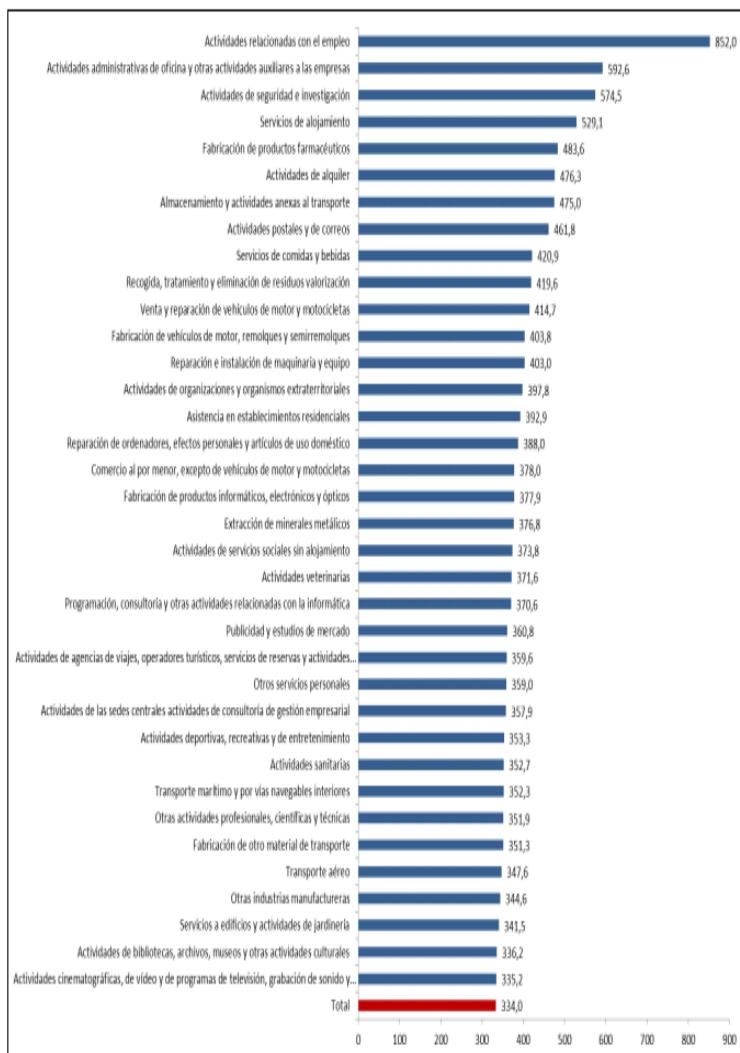
Sector	ALT in itínere	%	Índice de incidencia
Agrario	1.567	3,1%	237,5
Industria	6.053	12,0%	305,0
Construcción	2.472	4,9%	307,9
Servicios	40.383	80,0%	346,2
Total	50.475	100,0%	334,0

Con intención de analizar en mayor profundidad la influencia de la actividad económica de la empresa en los accidentes laborales de tráfico, se muestran a continuación las divisiones de actividad (CNAE 2009 a 2 dígitos) con mayor índice de incidencia (superan el valor medio) referido a los accidentes laborales de tráfico in itínere (ver gráfico 3).

Las actividades en las que la incidencia del accidente de tráfico in itínere es mayor son las Actividades

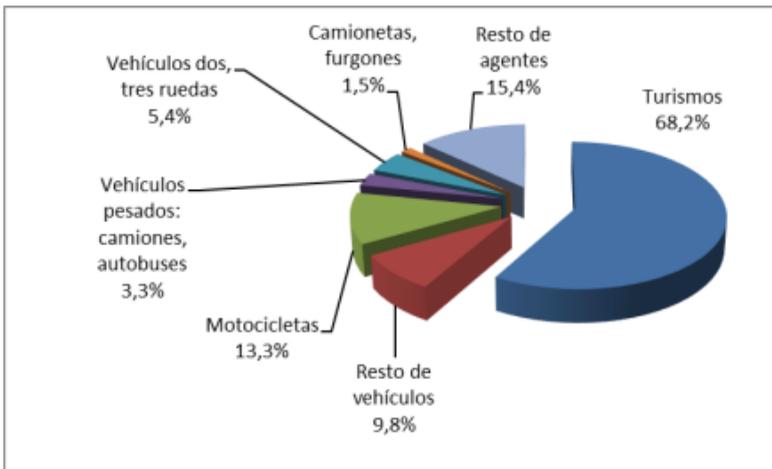
relacionadas con el empleo, con un índice 2,5 veces superior a la media. Le siguen las Actividades administrativas de oficina, las Actividades de seguridad e investigación, los Servicios de alojamiento y la Fabricación de productos farmacéuticos.

Gráfico 3.- Selección de las divisiones de actividad cuyo índice de incidencia de ALT in itinere es superior a la media



La variable agente asociado a la forma en los ALT proporciona la información sobre los principales tipos de vehículos presentes en este tipo de siniestros (ver gráfico 4). Despuntan los turismos, que están implicados en el 68,2% de los ALT in itinere, seguidos de las motocicletas, presentes en el 13,3%.

Gráfico 4.- Distribución porcentual de los agentes materiales implicados en los ALT in itinere



2.3. Mortalidad del ALT en jornada de trabajo

El 97,6% de los ALT mortales en jornada de trabajo en 2017 lo sufren hombres. Además, el sexomascuolino presenta una incidencia treinta veces mayor que el sexo femenino, y por lo tanto un riesgo mucho más elevado de fallecer en este tipo de accidentes.

Tabla 10.- Distribución porcentual de ALT MORTALES en jornada de trabajo según sexo

Sexo	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Varón	80	97,6	1,0
Mujer	2	2,4	0,03
Total	82	100,0	0,5

Centrando el estudio en los trabajadores fallecidos en jornada en 2017, la edad media fue de 43,9 años cuando el accidente era de tráfico; y de 49 años cuando el accidente no era de tráfico. La diferencia es de 5,1 años más jóvenes los fallecidos en ALT en jornada de tráfico.

Tabla 11.- Distribución e índice de incidencia de los ALT MORTALES en jornada de trabajo según edad

Edad	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	1	1,2%	0,9
De 20 a 24 años	0	0,0%	0,0
De 25 a 29 años	5	6,1%	0,3
De 30 a 34 años	4	4,9%	0,2
De 35 a 39 años	7	8,5%	0,3
De 40 a 44 años	13	15,9%	0,5
De 45 a 49 años	13	15,9%	0,6
De 50 a 54 años	16	19,5%	0,9
De 55 a 59 años	14	17,1%	1,0
De 60 a más años	9	11,0%	1,0
Total	82	100,0%	0,5

En los datos recogidos en la tabla 11, donde se distribuyen porcentualmente los ALT mortales en jornada según grupos de edad y se calculan los índices de incidencia para dichas edades, indican que la franja de edad de 50 a 54 años es la que recoge mayor porcentaje de ALT mortales en jornada de trabajo (19,5%). Sin embargo, al relativizar este tipo de siniestralidad con la población de cada rango de edad, el

grupo que presenta mayor incidencia y por lo tanto mayor riesgo de fallecer en estos accidentes son los trabajadores de 55 años y más.

La ocupación que notifica más accidentes de tráfico mortales en jornada de trabajo en 2017 son los Conductores y operadores de maquinaria móvil, con el 70,7% de estos accidentes. En cuanto a las profesiones con mayor incidencia y por tanto mayor riesgo vuelven a destacar los Conductores y operadores de maquinaria móvil con un índice 6,5, dieciséis veces mayor que la media (ver tabla 20 donde se distribuyen porcentualmente los ALT en jornada de trabajo mortales según el código de ocupación CNO2011 a nivel de letra, y se calculan los índices de incidencia de dichas ocupaciones).

Tabla 12.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES en jornada según ocupación del trabajador

Ocupación	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Directores y gerentes	1	1,2	0,1
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	0	0,0	0,0
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	0	0,0	0,0
Técnicos; profesionales de apoyo	2	2,4	0,1
Empleados de oficina que no atienden al público	1	1,2	0,1
Empleados de oficina que atienden al público	0	0,0	0,0
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	3	3,7	0,1
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	0	0,0	0,0
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	2	2,4	0,5
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	2	2,4	0,4
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	6	7,3	0,8
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	0	0,0	0,0
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	0	0,0	0,0
Conductores y operadores de maquinaria móvil	58	70,7	6,5
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	2	2,4	0,1
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	5	6,1	0,5
Total	82	100	0,4

El 63,4% de los ALT mortales en jornada registrados en 2017 los sufrieron trabajadores asalariados con contrato indefinido. Sin embargo, los trabajadores asalariados con contrato temporal tienen asociado un mayor índice de incidencia, en concreto, 1,2 veces mayor (ver tabla 13 donde se distribuyen porcentualmente los ALT mortales en jornada de trabajo según tipo de contratación, y se calculan los índices de incidencia).

Tabla 13.- Distribución e Índice de incidencia de los ALT MORTALES en jornada de trabajo según tipo de contratación

Tipo de contratación	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	52	63,4	0,5
Asalariado. Temporal	29	35,4	0,6
Autónomos	1	1,2	0,2
Total	82	100	0,5

El tipo de actividad económica que desarrolla la empresa es un factor determinante en el riesgo de tener un accidente de trabajo mortal, por ello se recoge en la tabla 14 la distribución de los ALT mortales en jornada

de trabajo según el sector de actividad principal de la empresa y se calculan los índices de incidencia. Se observa que la mayoría de los ALT mortales en jornada de trabajo ocurren en el sector Servicios (78,0%).

Tabla14.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales en jornada de trabajo según sector

Sector	ALT mortales En jornada	%	Índice de incidencia
Agrario	2	2,4%	0,3
Industria	7	8,5%	0,4
Construcción	9	11,0%	1,1
Servicios	64	78,0%	0,5
Total	82	100,0%	0,5

2.4. Mortalidad del ALT in itinere

El 75% de los ALT mortales in itinere en 2017 los sufren hombres. Además, el riesgo de fallecer en este tipo de accidentes es mucho mayor para los hombres que para las mujeres, ya que el sexo masculino presenta una incidencia 2,7 veces mayor que el sexo femenino.

Tabla 15.- Distribución porcentual de ALT MORTALES in itínere según sexo

Sexo	ALT mortales In itínere	%	Índice de Incidencia
Varón	90	75,0	1,1
Mujer	30	25,0	0,4
Total	120	100,0	0,8

Por lo que respecta a la edad, los trabajadores que han tenido un accidente de trabajo mortal in itínere, si este accidente fue de tráfico la media de edad resultó de 41,6 años; mientras que sino fue de tráfico la media de edad fue 52,9 años. La diferencia de medias es de 11,3 años, más jóvenes los fallecidos del ALT in itínere.

Tabla 16.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES in itínere según edad

Edad	ALT mortales in itínere	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	0	0,0%	0,0
De 20 a 24 años	5	4,2%	0,6
De 25 a 29 años	17	14,2%	1,2
De 30 a 34 años	14	11,7%	0,8
De 35 a 39 años	12	10,0%	0,5
De 40 a 44 años	22	18,3%	0,9
De 45 a 49 años	15	12,5%	0,7
De 50 a 54 años	20	16,7%	1,1
De 55 a 59 años	10	8,3%	0,7
De 60 a más años	5	4,2%	0,6
Total	120	100,0%	0,8

Los trabajadores de los servicios de restauración y comercio han notificado el 15,8% de los ALT mortales in itínere; les siguen los Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes,

con el 13,3%, Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas y Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes) con un 10% en ambos casos.

En las profesiones con mayor incidencia y por tanto mayor riesgo destacan de nuevo los Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes, Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores y los Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero. En la tabla 17 se distribuyen porcentualmente los ALT mortales in itinere según el código de ocupación CNO2011 a nivel de letra, y se calculan los índices de incidencia de dichas ocupaciones.

Tabla 17.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según ocupación del trabajador

Ocupación	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
Directores y gerentes	1	0,8	0,1
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	4	3,3	0,2
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	3	2,5	0,2
Técnicos; profesionales de apoyo	8	6,7	0,4
Empleados de oficina que no atienden al público	7	5,8	0,7
Empleados de oficina que atienden al público	3	2,5	0,3
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	19	15,8	0,7
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	4	3,3	0,3
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	4	3,3	0,9
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	5	4,2	1,1
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	4	3,3	0,5
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	12	10,0	0,9
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	9	7,5	1,6
Conductores y operadores de maquinaria móvil	9	7,5	1,0
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	12	10,0	0,8
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	16	13,3	1,7
Total	120	100	0,6

La tabla 18 recoge la distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales in itinere según tipo de contratación. Los datos reflejan que el 59,2% de los ALT mortales en jornada registrados en 2017 los sufrieron trabajadores asalariados con contrato indefinido. Por el contrario, en la información que proporciona el índice de incidencia se observa que para los asalariados temporales el Índice de incidencia de ALT mortales in itinere es 1,6 veces mayor que para los asalariados con contrato indefinido.

Tabla 18.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según tipo de contratación

Tipo de contratación	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	71	59,2	0,7
Asalariado. Temporal	49	40,8	1,1
Autónomos	0	0,0	0,0 (*)
Desconocido / No consta	0	0,0	--
Total	120	100,0	0,8

(*)No se puede calcular el índice de incidencia por no disponer del dato de población necesario.

Del análisis de los datos recogidos en la tabla 19, donde se distribuyen los ALT mortales in itinere según el sector de actividad principal de la empresa y se calculan los índices de incidencia, se desprende que la gran mayoría de los ALT mortales in itinere en 2016 ocurren en el sector Servicios (72,5%). Sin embargo, el sector Agrario presenta el mayor índice de incidencia en cuanto a los accidentes mortales in itinere, con un valor 1,3 veces mayor que el índice medio; seguido de los sectores Construcción, Industria, y Servicios.

Tabla 19.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales in itinere según sector

Sector	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
Agrario	7	5,8%	1,1
Industria	18	15,0%	0,9
Construcción	8	6,7%	1,0
Servicios	87	72,5%	0,7
Total	120	100,0%	0,8

2.5. Resultados destacados

Sintetizando la información que se aporta en el informe de accidentes laborales de tráfico 2017 de Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), se realizan los siguientes esquemas con los principales grupos de riesgo de sufrir ALT, tanto en jornada de trabajo como in itinere. Para cada variable estudiada se reseña la categoría con mayor índice de incidencia, utilizado como indicador de riesgo de sufrir el accidente. Las variables son independientes, y por lo tanto cada grupo también, obteniéndose en cada caso siete grupos más vulnerables con prioridad de actuación. Se realiza un segundo esquema, bajo las mismas premisas, donde se indican los principales grupos de riesgo de sufrir ALT mortales.

Esquema 1. Principales grupos vulnerables al accidente laboral de tráfico según las diferentes variables de estudio en 2017

	ALT EN JORNADA	ALT IN ITÍNERE
SEXO	Hombres	Mujeres
EDAD	Menores de 25 años	Menores de 30 años
OCUPACIÓN	Conductores y operadores de maquinaria móvil	Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes
	Trabajadores de servicios de protección y seguridad	Empleados de oficina que atienden al público
TIPO DE CONTRATACIÓN	Asalariado temporal	Asalariado temporal
DIVISIÓN DE ACTIVIDAD DE LA EMPRESA	Actividades postales y de correos	Actividades relacionadas con el empleo
	Transporte terrestre	Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas
	Servicios de comidas y bebidas	Actividades de seguridad e investigación

Esquema 2. Principales grupos vulnerables al accidente laboral de tráfico mortal según las diferentes variables de estudio en 2017

	ALT MORTALES EN JORNADA	ALT MORTALES IN ITÍNERE
SEXO	Hombres	Hombres
EDAD	Mayores de 55 años	25 a 29 años
OCUPACIÓN	Conductores de vehículos y maquinaria móvil	Peones
		Operadores de instalaciones de maquinaria fija
TIPO DE CONTRATACIÓN	Asalariado temporal	Asalariado temporal
DIVISIÓN DE ACTIVIDAD DE LA EMPRESA	Transporte terrestre	Reparación e instalación de maquinaria y equipo
	Ingeniería civil	Actividades relacionadas con el empleo

ESTRATEGIA ESPAÑOLA
DE SEGURIDAD VIAL
2011 - 2020

3. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD

VIAL 2011-2020

Los principales objetivos que plantea la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020 para colectivos profesionales de transporte de mercancías y pasajeros son los siguientes:

“Reducir los riesgos en las vías para los que más se enfrentan a ellos”

“Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales”

Los conductores profesionales se enfrentan todos los días a las exigencias de la carretera, por lo que extremar la precaución y desarrollar comportamientos seguros es de especial importancia en este colectivo.

“Mejorar la capacitación y habilidad de los conductores profesionales”

Conductores profesionales preparados y formados para hacer frente a cualquier situación que les pueda surgir en sus largos recorridos es una eficaz herramienta para reducir la accidentalidad de este colectivo.

1.- En el ámbito específico de las furgonetas, propone las siguientes medidas:

- **Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.**
- **Clarificar el concepto de furgoneta, determinar el tratamiento normativo más adecuado y promover las acciones necesarias para la homogeneización y la regulación común en los países de la Unión Europea.**
- **Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.**
- **Desarrollar proyectos específicos de análisis de la accidentalidad, e identificar y poner en marcha los mecanismos más adecuados para la**

obtención periódica de indicadores de exposición.

2.- En lo que se refiere en general al transporte profesional de mercancías y viajeros, las medidas propuestas son las siguientes:

- Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.
- Continuar con las campañas de vigilancia y control para hacer cumplir la norma en los ámbitos más problemáticos del transporte profesional, camiones y autocares, especialmente el cumplimiento de la ITV y los tiempos de descanso en carretera.
- Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.
- Desarrollar canales de comunicación y mensajes para la concienciación del sector profesional del transporte de la necesidad de instalar la señalización reflectante en los

vehículos pesados para mejorar su visibilidad. Esta señal (V23) ha sido incorporada recientemente al catálogo.

- **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).**
- **Desarrollar, seguir y actualizar la formación continua de los conductores profesionales para mejorar su capacitación de acuerdo a la normativa de aplicación.**
- **Incluir en el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).**

El Ministerio de Educación, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Fomento, ha elaborado el título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” incorporándolo al sistema de formación profesional del sistema educativo.

La competencia general de este título consiste en realizar la conducción de vehículos de transporte por carretera, cumpliendo las normas de circulación, seguridad vial y de transporte establecidas, así como la normativa de ámbito europeo, y otras funciones relacionadas con la atención a pasajeros, la supervisión y realización de operaciones de carga, la operativa de almacén y la distribución de paquetería, ajustándose a procedimientos establecidos, según los requerimientos de calidad, seguridad y protección ambiental establecidos.

INTRODUCCIÓN A LA NORMA ISO 39001

4. INTRODUCCIÓN A LA NORMA ISO 39001

Esta Norma Internacional proporciona una herramienta para ayudar a las organizaciones a reducir, y finalmente eliminar, la incidencia y el riesgo de muerte y lesiones graves relacionadas con accidentes de tráfico. Este enfoque puede permitir un uso más efectivo del sistema vial desde el punto de vista de los costes.

La Norma ISO es una herramienta tanto para entidades del ámbito público, como para las empresas que quieran tener un buen enfoque de la seguridad vial hacia sus empleados, realizando la implantación de buenas prácticas y evitando costes económicos y sociales como consecuencia de los accidentes de tráfico. La implantación del criterio de responsabilidad compartida en las empresas es una contribución a su posición en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, y sin excluir la obligación de los usuarios, ayuda a fomentar el respeto a la ley por parte de los conductores.



La Norma **ISO 39001 - Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial** -, se elabora en respuesta a la **necesidad de disponer de herramientas que permitan mejorar la gestión de la siniestralidad vial**. Dicha norma nace en el seno de la Organización Internacional de la Normalización (IS.) y se publicó en octubre de 2012.

En el ámbito estatal, se publica **como norma UNE “norma UNE-ISO 39001:2013 Sistema de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas practicas”**.

ISO 39001 pretende ser una herramienta que ayude a las organizaciones públicas o privadas a reducir e incluso a eliminar los fallecidos y heridos de gravedad como consecuencia de los accidentes de tráfico.

Para alcanzar dichos objetivos, las organizaciones deberán centrarse en la mejora del desempeño en el que hace referencia a los resultados medibles de su gestión y que se centran en la seguridad vial, como por ejemplo en el Factor Humano, carreteras, vehículos, aspectos organizativos y respuestas ante emergencias.

La estructura de la ISO 39001 es similar a la de otros tipos de normas ISO, por lo que la gestión de la seguridad vial puede integrarse o hacerse compatible con otros sistemas de gestión y procesos de la organización.

4.1. ¿A quién va dirigida la ISO 39001?

La implantación de la norma se puede dirigir a cualquier organización: desde empresas de transporte de

personas como compañías de autobuses, taxis o bien que tengan un impacto directo en la seguridad vial de sus empleados o clientes. Pero también para aquellas empresas que realizan transporte de mensajería, organizaciones con flotas de vehículos, empresas con actividad de ventas y comercial o empresas que generan por su actividad una demanda de tráfico. Todo ello reporta beneficios para las organizaciones ya que se trabaja con un sistema de gestión y de procesos en la seguridad vial que tiene incidencia en la reducción de accidentes, además de mostrar el compromiso de la organización con las estrategias de seguridad vial que se aplican en el resto de la sociedad.

Esta Norma Internacional es aplicable a organizaciones que interactúan con el sistema vial. Puede utilizarla partes internas y externas de la organización, incluyendo organismos de certificación, para evaluar la capacidad de la organización para cumplir los requisitos.

Con la adopción de esta norma internacional, las organizaciones deberían ser capaces de lograr:

- **Resultados de mejora de la seguridad vial en niveles que exceden lo que puede lograrse mediante el cumplimiento de las leyes y normas.**
- **Sus propios objetivos y, al mismo tiempo, contribuyen a la consecución de objetivos sociales.**

4.2. ¿Cómo se documenta la norma?

Además de los documentos núcleo de los sistemas de gestión como son la auditoría interna, documental, aspectos de mejora, gestión y papel de la dirección, es necesario establecer unos documentos que traten los siguientes aspectos:

- **Análisis de riesgos y oportunidades de mejora.**
- **Recursos existentes y coordinación de acciones.**

- **Comunicación y gestión de la información.**
- **Planificación y operaciones.**

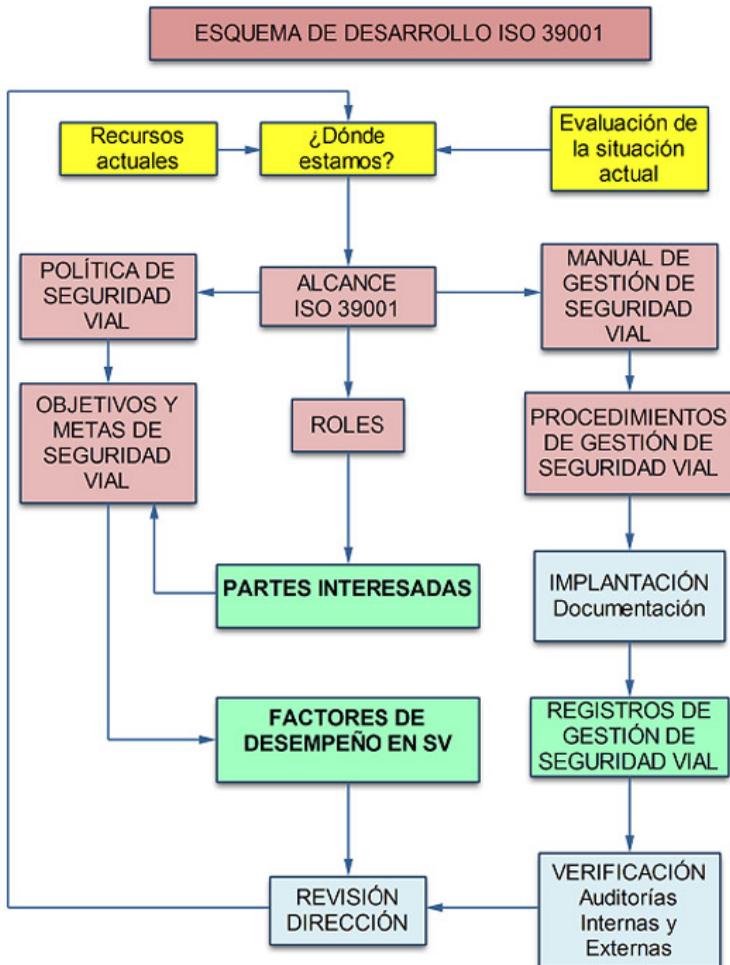
Estos puntos deben centrarse en los aspectos relacionados con la seguridad vial y todo ello debe ser proporcional al alcance de la actividad relacionada con la seguridad vial y recursos existentes. Uno de los aspectos a destacar de esta norma es la importancia del liderazgo de la empresa en plantear temas de gestión y mejora de la seguridad vial. Es también importante tener indicadores donde debe destacar la exposición al riesgo de accidentes de tráfico así como información documentada y aspectos relacionados con la preparación y respuesta ante emergencias y la gestión de accidentes e incidentes de tráfico. La Norma UNE ISO 39001 es un sistema de gestión. Es una herramienta, no una finalidad en sí misma. Debemos entender que es el camino para ayudar en la consecución de un objetivo: la mejora de la gestión de la seguridad vial dentro de las organizaciones.

4.3. ¿Cómo se implanta la norma?

Su proceso de implantación es igual a la de toda norma ISO. Existe una fase interna, de la organización que desea obtener la certificación, y una fase externa, que debe realizar la empresa certificadora. Pero la clave del éxito se encuentra en un buen trabajo de la fase interna donde es necesario una formación básica del o los responsables de implantar la ISO dentro de la empresa, realizar una implantación del sistema bien asesorados y guiados en los diferentes aspectos, siendo muy exigentes con todo el proceso documental. Y una vez realizada la implantación, realizar una auditoría interna.

El contenido de la formación debe estar enfocado a formar en la medición y mejora de la gestión de recursos que suponga una mejora de la eficiencia. En esta primera fase la organización debe definir el sistema de gestión para la seguridad vial. Y es básico seguir un ciclo de actividades que nos indiquen los factores de seguridad vial y saber el rol de la empresa en el ámbito de seguridad vial y las partes interesadas. Con estas

cuestiones resueltas tendremos el contexto y deberemos seguir con el ciclo de actividades.



Una vez que finalizada esta fase de implantación y auditoría interna, es cuando se debe solicitar a una empresa certificadora la fase de auditoría externa. Cuando se supere se obtendrá la certificación de la norma ISO 39001, como el resto de normas ISO. La experiencia demuestra que es básico todo el trabajo interno y de implantación con una primera evaluación antes de solicitar la certificación externa.

4.4. Proceso de certificación

La certificación es un proceso por el cual una tercera parte, independiente, imparcial, competente e íntegra emite la conformidad de un sistema, producto o proceso de acuerdo a una determinada norma, reglamento o especificación.

La certificación ISO 39001 de un Sistema de gestión de seguridad vial se realiza generalmente por Entidades Certificadoras en las siguientes fases:

- **Solicitud de Auditoría de Certificación ISO 39001:**

La empresa interesada en obtener un certificado ISO 39001 del Sistema de Seguridad Vial, solicita a la Entidad Certificadora elegida el inicio del proceso de certificación, una vez analizado y aceptado el correspondiente presupuesto .

- **Auditoría de certificación ISO 39001. Etapa I:**

La Entidad Certificadora elegida, audita el sistema de gestión y revisa su documentación, estado de implantación y grado de comprensión de los requisitos de la norma de gestión de la seguridad vial por parte del personal de la organización, para comprobar la conformidad con la norma ISO 39001.

- **Auditoría de certificación ISO 39001. Etapa II:**

la Entidad Certificadora elegida realiza una auditoría en las propias instalaciones de la empresa auditada para revisar cómo se aplica el sistema de gestión de la

seguridad vial y con qué eficacia. Una vez realizada la auditoría se emite el Informe final.

- **Informe de medidas correctoras:**

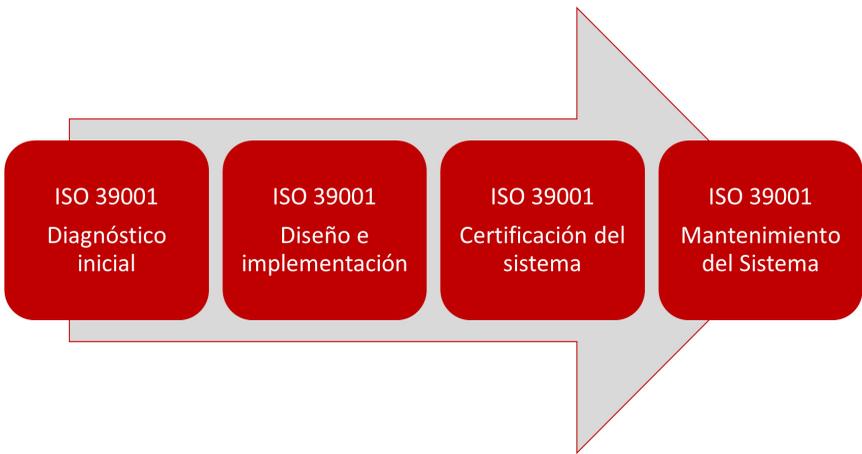
La Entidad Certificadora exigirá un informe de medidas correctoras y preventivas en un tiempo determinado, a la empresa auditada.

- **Emisión del certificado ISO 39001:**

Una vez que se ha demostrado en la auditoría que la empresa cumple con los requisitos establecidos en la Norma ISO 39001, la empresa recibe el certificado ISO 39001, en el que se pone de manifiesto la implementación de su sistema de gestión y su conformidad con la norma ISO 39001.

Si la Entidad Certificadora considera que el sistema de gestión ISO 39001 implantado en la empresa no es adecuado para obtener el certificado ISO 39001, se comunicará a la organización y se planteará la posibilidad de realizar una auditoría ISO 39001 extraordinaria.

La Entidad Certificadora vigila, mediante evaluaciones periódicas, que las entidades certificadas continúan cumpliendo los requisitos de la Norma ISO 39001. Si en algún momento se constata que la organización no mantiene el Sistema De Gestión de la seguridad vial ISO 39001, puede retirar la certificación ISO 39001 hasta que se demuestre de nuevo el cumplimiento con los requisitos de la Norma.



EL SISTEMA DE GESTIÓN
DE SEGURIDAD VIAL
ISO 39001

5. EL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD

VIAL ISO 39001

El sistema de gestión especificada en esta Norma Internacional se centra en la organización de sus metas y objetivos de estrategia y guía la planificación de las actividades que permitan alcanzarlos estos objetivos mediante el uso de un enfoque de sistema seguro de seguridad vial.

Esta Norma Internacional promueve el uso de un proceso iterativo (planificar, hacer, verificar, actuar) enfoque basado en procesos que guiará a la organización hacia la consecución de sus resultados en materia de seguridad vial.

La Norma ISO 39001 especifica las pautas que hay que seguir para la implantación y certificación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial con el principal objetivo de reducir los niveles de mortalidad y lesiones graves relacionadas con los accidentes de tráfico.

Además, la norma va más allá del objetivo de salvar vidas y reducir costes: confirma a las partes interesadas que la organización se toma muy en serio la responsabilidad corporativa, aporta un enfoque coherente a la Seguridad Vial y le ofrece una ventaja frente a la competencia.

Los requisitos de la Norma ISO 39001 incluyen el desarrollo de una política adecuada y una estrategia en tiempo real, además de planes de acción, teniendo siempre presente los requisitos legales así como otro tipo de requisitos a los que pueda estar sometida la organización.

La certificación de un Sistema de Gestión de Seguridad Vial, demuestra una apuesta clara y decidida por la correcta gestión y por la mejora continua de las condiciones de seguridad vial de la organización.

El sistema de gestión de la seguridad vial según la ISO 39001 se basa en la metodología Planificar-Hacer-Verificar-Actuar, también conocida como ciclo Deming o ciclo PDCA (Plan-Do-Check-Act). Es un proceso cíclico

que exige fuerte liderazgo y compromiso de la alta dirección.

La implantación de la norma ISO 39001 debería seguir los siguientes pasos, basados en el ciclo PDCA:

1º: Planificar

- **Identificar el impacto que tiene la organización en la seguridad vial (Seguridad Vial).**
- **Establecer un compromiso por parte de la alta dirección. Establecer, documentar y comunicar la política de Seguridad Vial. Asignar roles, responsabilidades y autoridades en la organización.**
- **Determinar qué recursos (humanos, económicos, organizativos...) se disponen para la consecución de los objetivos.**
- **Determinar los riesgos y oportunidades mediante la evaluación del desempeño actual, identificando aquellos indicadores de desempeño**

de mayor relevancia para la organización y más importantes para la mejora de la Seguridad Vial.

- Establecer objetivos y metas de Seguridad Vial para cada uno de los indicadores del desempeño.

2º: Hacer

- Implementar el sistema de gestión de Seguridad Vial.

3º: Verificar

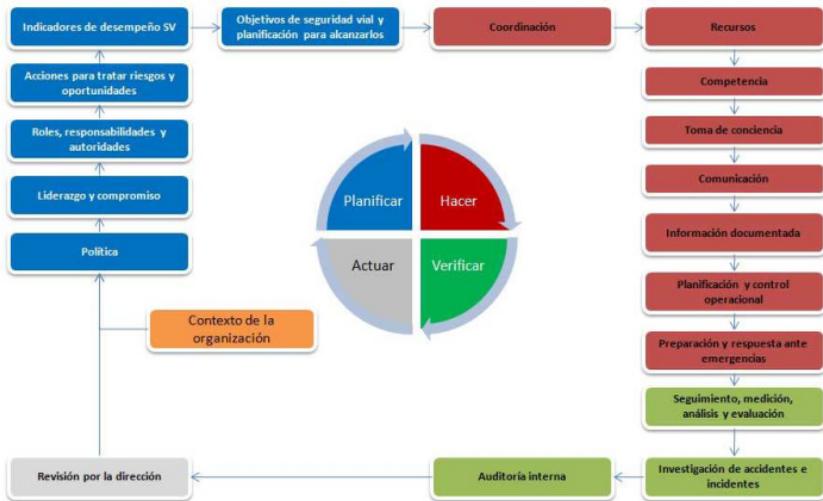
- Controlar y evaluar el desempeño de la Seguridad Vial.
- Llevar a cabo auditorías internas y revisiones periódicas del sistema de gestión de la Seguridad Vial para identificar oportunidades de mejora.

4º: Actuar

Mejorar el sistema de gestión de la Seguridad Vial de manera continua mediante la evaluación del

desempeño de Seguridad Vial por comparación con los objetivos y las metas de Seguridad Vial, el desempeño del sistema de gestión de la Seguridad Vial, las deficiencias y no conformidades, y la identificación de acciones correctivas y de oportunidades de acciones preventivas que busquen reducir la incidencia y el riesgo de muerte y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico.

Así, la organización ha de determinar qué resultados pretende con el sistema de gestión de la Seguridad Vial. Deben incluir la disminución y, en último término la eliminación, de las muertes y heridos graves derivados de los accidentes de tráfico en los que pueda ejercer influencia.



5.1. Estructura de la Norma ISO 39001

Esta norma sigue la estructura marcada por otras normas ISO, tales como la ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, etc.

Su estructura es la siguiente:

- **Objeto y campo de aplicación:** La norma comienza aportando unas orientaciones sobre el

uso, finalidad y modo de aplicación de este estándar.

- **Referencias normativas:** Actualmente no incluye ninguna referencia a otros documentos para la interpretación de la ISO 39001.

- **Términos y definiciones:** Describe la terminología aplicable a este estándar.

- **Contexto de la organización:** incluye los requisitos relacionados con el conocimiento de la organización y de su contexto, la comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas y la determinación del alcance del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

- **Liderazgo:** La dirección de la organización debe cumplir con los requisitos expuestos en este apartado, entre los que destacamos: definir la política, garantizar que están definidas las responsabilidades y autoridades, asegurar el compromiso de todos sus empleados y liderar el

proceso de implementación y mantenimiento de la norma en la organización, etc.

- **Planificación:** Contiene los requisitos relacionados con las acciones para tratar riesgos y oportunidades, los factores de desempeño en Seguridad Vial y los objetivos y planificación necesaria para alcanzarlos.

- **Soporte:** Hace referencia a la comunicación, información documentada, competencia, recursos y coordinación, entre otros, necesarios para el buen funcionamiento del sistema de gestión.

- **Operación:** Este apartado se centra en la planificación y control operacional y la preparación y respuesta a las emergencias.

- **Evaluación del desempeño:** Respecto al contenido de otras normas, la ISO 39001 introduce específicamente la investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico,

ya que es materia única ligada a la temática de la norma.

- **Mejora:** esta última sección se centra en los requisitos que ha de afrontar la organización respecto a no conformidades y en la necesidad de mejorar de forma continua el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

La norma se complementa con tres anexos que se detallan a continuación:

- **Guía de uso de la Norma ISO 39001.**
- **Trabajos internacionales relacionados con los sistemas de gestión de la seguridad vial.**
- **Correspondencia entre las normas ISO 39001:2012, ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004.**

En esta norma tienen especial importancia aquellos puntos que hacen referencia a los factores de desempeño, que describen los diferentes elementos de

seguridad vial que las organizaciones deben tener en cuenta en sus sistemas de gestión de la seguridad vial.

En este sentido la norma ISO 39001 detalla una lista de factores de exposición al riesgo, factores de resultado de seguridad vial finales y de resultado de seguridad vial intermedios, en función del contexto de la organización y de los riesgos y oportunidades que se hayan identificado.

Estos factores son:

- **Factores de exposición al riesgo:** Distancia recorrida y volumen de tráfico, desglosando por tipo de vehículo y usuario de la vía, vengan o no afectados por la organización.
- **Factores finales de resultado de seguridad vial:** Por ejemplo, el número de muertos y heridas graves.
- **Factores intermedios de resultado de seguridad vial:** Estos factores de desempeño se

refieren a la planificación, el diseño y el uso seguros de la red vial y los productos y servicios dentro de esta, las condiciones para la entrada y salida de estos productos, servicios y usuarios, así como la recuperación y rehabilitación de las víctimas de los accidentes de tráfico.

Las organizaciones de diferentes tipo y tamaño que cumplan los requisitos de esta norma internacional documentarán y manejarán un sistema de gestión de la Seguridad Vial distinto en función de su tamaño, alcance y complejidad, a pesar de que el objetivo de la Seguridad Vial sea el mismo a largo plazo.

CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN

6. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN

6.1. Conocimiento de la Organización y su contexto

La organización debe determinar los asuntos tanto externos como internos que son pertinentes para su propósito y que afectan su capacidad para lograr resultados previstos de su sistema de gestión de la SV, para lo cual debe:

- **Identificar su rol en el sistema vial.**
- **La organización debe identificar los procesos, actividades y funciones de la organización que pueden afectar a la seguridad vial.**
- **Determinar la secuencia e interacciones de estos procesos, actividades y funciones.**

6.2. Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas

La organización en su sistema debe determinar:

- **Cuales son las partes interesadas que son pertinentes al sistema de gestión de la SV.**
- **Los requisitos de estas partes interesadas.**
- **Los requisitos legales y otros requisitos relacionados con la seguridad vial que la organización suscriba.**

6.3. Determinación del Alcance del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial

La organización debe determinar los límites y aplicabilidad de sistema de gestión de la seguridad vial para establecer su alcance. Para determinarlo, la organización debe considerar:

- **Las cuestiones externas e internas que tengan relación con los procesos en los cuales se desea implementar el sistema de gestión y todas las actividades que se involucren con este.**
- **Cumplir con los requisitos de las partes interesadas en el cumplimiento del sistema de gestión, incluyendo los requisitos legales según la normativa aplicable.**

Para determinar el alcance del sistema de gestión es necesario conocer los requerimientos de las partes interesadas para su cumplimiento. Para ello es necesario tener dentro la organización un comité de gestión de la seguridad vial, quien se comunicará con los interesados a fin de acordar medidas que permitan el cumplimiento del sistema de gestión. Este comité puede estar conformado por los responsables del funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad vial, o por un representante a nivel gerencial y uno por parte de los trabajadores, a modo de ejemplo.

6.4. Sistema de Gestión de la Seguridad Vial

La organización debe establecer, implementar, mantener y mejorar un sistema de gestión de la seguridad vial, incluidos los procesos necesarios y sus interacciones, de acuerdo con los requisitos que establece la propia norma.

LIDERAZGO

7. LIDERAZGO

7.1. Liderazgo y compromiso

Para que el sistema de gestión en seguridad vial funcione de manera exitosa, se debe demostrar un alto nivel de compromiso por parte de la gerencia.

Por ello, el nivel gerencial debe demostrar liderazgo y compromiso con respecto a funcionamiento y mejora del sistema de gestión de la seguridad vial.

Para ello:

- **Se debe asegurar que se establezca la política y los objetivos de la seguridad vial, y que estos sean compatibles con la dirección estratégica de la organización. - Asegurar la integración de los requisitos del sistema de gestión de la seguridad vial en los procesos de licitación y negocio de la organización**

- **Asegurar que los recursos necesarios para el sistema de gestión estén disponibles.**
- **Adoptando por la alta gerencia el compromiso de la eliminación de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tránsito como un objetivo a largo plazo, así como los resultados que se deseen alcanzar.**
- **Trabajar en conjunto con aquellas partes interesadas en contribuir a un sistema vial seguro para alcanzar los objetivos de seguridad vial que se establezca la organización.**
- **Asegurar que la organización adopta un enfoque de procesos para alcanzar los resultados de seguridad vial que garanticen procesos transparentes y una participación de todos los niveles de la organización.**
- **Priorizar acciones estratégicas y seleccionando líneas de acción específicas, basadas en la mejor**

información disponible para alcanzar los resultados previstos por el sistema de gestión.

- Disponiendo de recursos que establezcan, implementen y mejoren de forma continua el sistema de gestión.

- Asegurando que el sistema de gestión logra resultados previstos.

- Dirigiendo y apoyando a las personas, para contribuir a la eficacia del sistema.

- Promoviendo la mejora continua.

- Apoyando a los responsables del funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad vial, demostrando el liderazgo aplicado sus áreas de responsabilidad.

7.2. Política

La organización debe tener debe tener considerado y comprendido el contexto en el cual aplica la seguridad vial, junto a un claro compromiso con la disminución de accidentes laborales viales.

Es por ello, que es necesaria la implementación de una política en seguridad vial, ya que este documento proporciona el marco en el cual trabajará la organización, en donde se determinarán los objetivos y metas que se proponga.

Esta política permite a la organización reflejar el compromiso de la alta gerencia en la eliminación y/o disminución de accidentes con consecuencias graves y/o fatales, el cumplimiento de la normativa vigente y otros ámbitos que ellos mismos estimen conveniente. Es necesario que la política sea clara, con el objetivo de ser comprendida por todos los niveles de la organización y por las partes externas interesadas.

Es de vital importancia, comunicar la política de seguridad vial a toda la empresa, con la finalidad de crear conciencia antes de su puesta en marcha y, así, posteriormente poder generar la responsabilidad de su funcionamiento.

En resumen, la alta gerencia debe establecer una política en seguridad vial que:

- **Sea adecuada al propósito de la organización.**
- **Proporcione un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y las metas de seguridad vial**
- **Incluya el compromiso de cumplir los requisitos aplicables**
- **Incluya el compromiso de mejora continua del sistema de gestión de la seguridad vial.**

Esta política debe:

- **Estar documentada.**

- **Ser comunicada a toda la organización.**
- **Estar disponible para las partes interesadas.**

PLANIFICACIÓN

8. PLANIFICACIÓN

8.1. Generalidades

La organización debe seguir un proceso que revise el desempeño en seguridad vial actual, que le permita determinar los riesgos y oportunidades, para luego seleccionar los factores de desempeño en seguridad vial en los que se va a trabajar, analizando las tareas que se puedan llevar a cabo, con el fin de establecer objetivos y metas en seguridad vial y planes para conseguirlos a medio y largo plazo.

Para la revisión del desempeño en seguridad vial, se debe tener en cuenta el contexto de la organización y su liderazgo, enfocándose en los procesos, actividades y funciones asociadas de la organización que puedan tener impacto en la seguridad vial.

El desempeño en seguridad vial debe ser cuantificable cuando sea posible y evaluar los impactos potenciales

futuros de acuerdo a los factores de desempeño que la empresa determine.

8.2. Acciones para tratar riesgos y oportunidades

Al planificar el sistema de gestión de la seguridad vial, la organización debe considerar las cuestiones referidas al contexto de la organización y las partes interesadas, y determinar los riesgos y oportunidades con el fin de:

Asegurar que el sistema de gestión de la seguridad vial pueda lograr los resultados previstos.

- **Prevenir o reducir los efectos no deseados.**
- **Lograr una mejora continua.**

Para ello se deben planificar:

- **Las acciones para tratar riesgos y oportunidades.**

- La manera de integrar e implementar las acciones en sus procesos del sistema de gestión de la seguridad vial.
- Evaluar la eficacia de estas acciones.

8.3. Factores de desempeño en seguridad vial

Según ISO 39001 se entiende el factor de desempeño de la Seguridad Vial como aquel factor medible, elemento o criterio que contribuye a la Seguridad Vial en el que una organización puede ejercer influencia, y que le permite determinar sus impactos en Seguridad Vial.

Dentro de la norma ISO 39001 se especifica el contenido que se espera que las organizaciones desarrollen para lograr un desempeño efectivo y en concreto el requisito nos pide:

La organización debe identificar, para su uso, los factores de desempeño en Seguridad Vial de la siguiente lista de factores de exposición al riesgo,

factores de resultado de seguridad vial finales y factores de resultado de seguridad vial intermedios, en función del contexto de la organización y de los riesgos y oportunidades que se hayan identificado.

Algunos de ellos pueden ser:

- **Factores de exposición a riesgos:**

Distancia recorrida y volumen de tráfico, desglosando por tipo de vehículo y usuario de la vía, vengan o no afectados por la organización.

Volumen de producto y/o servicio suministrado por la organización.

- **Factores finales de resultado de la seguridad vial:**

Se puede considerar como factor de desempeño final, el número de accidentes clasificándolos en lesiones leves, graves o mortales, la pérdida de la productividad, recuperación, tratamiento y rehabilitación, entre otros que considere la organización.

- **Factores intermedios de la seguridad vial:**

Son los factores más complicados de identificar y llevar control, debido a que son muchos los factores que pueden incidir en la ocurrencia de un incidente.

Estos factores de resultado se refieren a planificación, diseño y uso seguros de la red vial y los productos y servicios dentro de la misma, las condiciones para la entrada y salida de estos productos, servicios y usuarios, así como la recuperación y rehabilitación de las víctimas de los accidentes de tráfico:

- ✓ Diseño vial y velocidad segura, considerando especialmente la segregación (del tráfico en dirección contraria, usuarios vulnerables), zonas próximas y diseño de intersecciones.
- ✓ Uso de vías adecuadas, en función del tipo de vehículo, usuario, carga y equipamiento.
- ✓ Uso de equipos personales de seguridad, en especial cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos de bicicletas y

motocicletas, así como los sistemas para ver y ser visto.

- ✓ Velocidad de conducción segura, teniendo en cuenta tipo de vehículo, tráfico y condiciones meteorológicas.
- ✓ Condiciones en que se encuentran los conductores, considerando especialmente la fatiga, la distracción, el alcohol y las drogas.
- ✓ Planificación segura del viaje, incluyendo la consideración de la necesidad del viaje, la cantidad de viajes, el modo de transporte, la elección de la ruta, el vehículo y el conductor.
- ✓ Seguridad de los vehículos, considerando en especial la protección de los ocupantes, la protección de otros usuarios de la vía (vulnerables así como otros ocupantes del vehículo), prevención de los accidentes de tráfico y mejora de sus consecuencias, inspección técnica de vehículos, capacidad de

carga del vehículo y aseguramiento de la carga dentro y sobre el vehículo.

- ✓ Autorización adecuada al tipo de vehículo que se conduce.
- ✓ Retirada de vehículos y conductores no aptos de la red vial.
- ✓ Respuesta posterior al accidente y primeros auxilios, formación en emergencias, recuperación posterior al accidente y rehabilitación.

La organización debe desarrollar factores de desempeño en Seguridad Vial adicionales cuando los anteriores no tengan la suficiente importancia. Mediante la investigación de los incidentes viales de importancia e identificando las deficiencias de la Seguridad Vial se deben desarrollar otros factores de desempeño en Seguridad Vial.

En base a los factores de desempeño en Seguridad Vial, la organización debe especificar elementos y criterios

con el suficiente detalle de manera que se pueda determinar, seguir y medir los objetivos de Seguridad Vial y las metas de Seguridad Vial. La organización debe documentar esta información y mantenerla actualizada.

8.4. Objetivos de la seguridad vial y planificación para lograrlos

Los objetivos y metas que establezca la organización deben ser específicos y preferentemente medibles, teniendo en cuenta la capacidad de gestión que tenga la organización para que dicho objetivos sean alcanzables.

Unos de los objetivos más generales que se han presentado en las organizaciones tanto públicas como privadas, ha sido la propuesta de disminuir el coste de accidentes laborales viales, determinando el número de estos dentro un periodo que considere la organización.

Estos resultados finales, se consiguen determinando los factores principales, intermedios y finales que permitan la disminución de dichos accidentes. Es por ello, que es necesario realiza una planificación de dichos factores que se ejecutarán dentro de la organización, que puedan dar cumplimiento a los objetivos que se establezcan en el sistema de gestión de la seguridad vial.

Los factores principales, intermedios o finales que acuerde para implementar la organización, se pueden considerar dentro de los planes y programas de acción que la organización con el fin de verificar el correcto funcionamiento de éstos. Para la implementación de dichos planes y programas, la organización debe considerar los recursos (financieros, humanos e infraestructura) necesarios para que dichos programas sean factibles y acordes a los objetivos en seguridad vial.

Dentro de los programas que permitan cumplir los objetivos en seguridad vial, se debe tener en cuenta: el método de asignación de recursos, y los mecanismos

necesarios para la coordinación entre las partes interesadas; las medidas de seguimiento, medición y análisis del funcionamiento del programa; y los roles y responsabilidades de cada una de las partes que se van a involucrar. Además, se deben determinar fechas que permitan dar cumplimiento en un periodo estipulado al cumplimiento de algún objetivo que considere el sistema y permitir posteriormente, la revisión por la alta gerencia.

SOPORTE

9. SOPORTE

9.1. Coordinación

La organización debe coordinar las funciones y niveles pertinentes que se involucren tanto con el área de transporte de sustancias inflamables, como las partes interesadas para alcanzar los beneficios del sistema de gestión. Se debe asegurar una consulta interna y externa, y que ambas, puedan coordinar sus actividades

Para el cumplimiento de este requisito, debe existir una coordinación entre las áreas que se involucren en el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial. Este tipo de coordinación se puede realizar a través de los medios convencionales, como las reuniones, o el uso de las nuevas tecnologías que permitan la comunicación de las partes, sea correo electrónico o videoconferencias. Se debe dejar un respaldo que permita verificar el las reuniones fueron efectivamente realizadas.

9.2. Recursos

La organización debe proporcionar y determinar los recursos necesarios para el funcionamiento del sistema de gestión orientado en la seguridad vial. Estos recursos deben ser los necesarios para el primer paso de la organización, que consiste en la implementación del sistema para luego lograr mantener y mejorarlo con el fin de dar cumplimiento a los objetivos y metas que se proponga la organización.

9.3. Competencia y la toma de conciencia

Todo el personal de la organización debe estar formado y deben tomar conciencia de:

- **La política de seguridad vial de la organización.**
- **Su contribución en la eficacia del SGSV, incluyendo los beneficios en la mejora del desempeño.**

- **La implicaciones de no cumplir con los requisitos del sistema de gestión de la SV.**

9.4. Comunicación

Para que la implementación del sistema de gestión se lleve a cabo de forma exitosa, es necesario comunicar los objetivos y metas a toda la organización y a las partes interesadas.

La comunicación se puede realizar de manera interna a través de reuniones de trabajo, hojas informativas e intranet, a modo de ejemplo.

De manera externa, se deben realizar reuniones con las partes interesadas, en la cual se pueda tomar en consideración sus preocupaciones en materia de seguridad vial. Su objetivo, es incentivar el intercambio de información y puntos de vista de ambas partes, de modo que se pueda compartir la responsabilidad en materia de seguridad vial.

Para ello, debe determinar ambas comunicaciones (tanto interna como externa), teniendo en consideración:

- **El contenido de la comunicación.**
- **Cuando comunicar.**
- **A quien comunicar.**

El proceso de comunicación debe ser establecido, implementado y mantenido, teniendo en cuentas los distintos niveles de la organización y de las partes interesadas.

9.5. Información documentada

La información documentada permite llevar un registro de todas las actividades, funciones y responsabilidades que permiten el funcionamiento del sistema de gestión en seguridad vial. A su vez, sirve como método de control que ayuda a evidenciar las actividades que no se

llevaron a cabo, según la planificación que se registró dentro de la información documentada.

OPERACIÓN

10. OPERACIÓN

10.1. Preparación y respuesta ante emergencias

La organización debe tener planificado y documentado los procedimientos de respuesta en caso de accidente laboral vial, para lograr reaccionar de manera rápida y eficaz a estos tipos de eventos. La preparación ante emergencias cumple un rol fundamental que permite estimar los tiempos de respuesta, teniendo en consideración los sectores en donde se produzca el accidente.

La organización debe tener uno o más procedimientos de respuesta en caso de algún incidente en ruta que puedan producir daños. Estos procedimientos se deben encontrar documentados y ser revisados periódicamente con el objetivo de realizar mejoras a la respuesta ante emergencias.

EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO

11. EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO

11.1. Seguimiento, medición, análisis y evaluación

Se debe establecer un procedimiento de medición, análisis y evaluación del sistema de gestión de la seguridad vial.

El procedimiento determinará:

- **Lo que debe ser seguido y medido.**
- **Los métodos de seguimiento, medición, análisis y evaluación, en su caso, para garantizar la validez de los resultados;**
- **Cuando se llevarán a cabo el seguimiento y medición;**
- **Cuando los resultados de la vigilancia y medición serán analizados y evaluados.**

- La organización conservará información documentada apropiada como evidencia de los resultados.

11.2 Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de origen vial.

La organización debe establecer, implementar y mantener procesos que permitan registrar, investigar y analizar incidentes de tráfico en los que se vea involucrada con el fin de conocer los factores que produjeron el incidente vial.

La investigación de accidentes de tráfico es una herramienta que permita conocer las causas que produjeron el incidente vial, lo que permitiría disminuir la ocurrencia de dichos acontecimientos, identificando las próximas acciones preventivas y las opciones de mejora que se puedan observar.

Esta herramienta también puede ser usada para generar conciencia dentro de la organización, debido a que permitiría dar a conocer a toda la organización las conclusiones obtenidas de la investigación de un incidente del tipo vial, con la finalidad de que estos hechos sean mitigados (como primera instancia) o disminuidos.

Es necesario documentar y mantener actualizadas las investigaciones de accidentes y los procesos que se llevaron a cabo con el fin de generar conciencia dentro de la organización, puesto que sirven como pruebas en caso de auditoría.

11.3. Auditoría Interna

La organización debe realizar auditorías internas de forma periódica que permitan conocer el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad vial.

Este tipo de auditoría permite obtener información a la organización en lo que respecta al cumplimiento del sistema y de los objetivos y metas que la organización se ha comprometido a alcanzar, así como sobre los propios requisitos que estipula la norma ISO 39001.

Por otra parte, este tipo de auditorías permite generar un parámetro que oriente en cómo sería evaluada la organización en caso de una auditoría externa.

Es en este sentido, la organización debe planificar, implementar, mantener y mejorar uno o varios programas de auditorías.

En este tipo de auditorías, la organización debe identificar a los responsables, la frecuencia y los requisitos de planificación de la misma. Es de vital importancia crear informes de cada una de las auditorías en las que se especifique la importancia de los resultados obtenidos y la comparación con las auditorías realizadas anteriormente.

Deberán ser realizadas al menos una vez al año y siempre que la situación de la organización ha cambiado.

11.4. Revisión por la Dirección

La revisión por la Dirección, permite evaluar el sistema de gestión de la seguridad vial, observando si se cumple o no los objetivos y metas establecidos dentro de la política, la delegación de responsabilidades, las medidas de soporte para el funcionamiento del sistema y su grado de cumplimiento como contexto general.

Se debe incluir en la revisión:

- **El estado de las acciones procedentes de anteriores revisiones.**
- **La información sobre el desempeño en lo que respecta a las no conformidades y mejoras.**

- **Las modificaciones o cambios al sistema de gestión que estimen conveniente.**
- **La comunicación que se sostuvo con las partes interesadas en el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad vial.**
- **Las investigaciones de accidentes y otros incidentes relacionados.**

Esta información debe estar conservada como información documentada, con el objetivo de dejar como evidencia los resultados obtenidos por el nivel gerencial y así poder conocer las oportunidades de mejora al sistema de gestión.

MEJORA

12. MEJORA

12.1. No conformidades y acciones correctivas

La organización debe establecer procedimientos que permitan identificar las no conformidades que presenta el sistema de gestión o que presentan el potencial de serlo a futuro.

También, estos procedimientos deben otorgar las medidas preventivas o correctivas, según sea el caso con el objetivo de eliminar de la manera más rápida las no conformidades.

Al momento de identificar una no conformidad debido al incumplimiento de los requisitos de la norma o de acuerdo a las metas que se adjudicó la misma organización, se debe identificar de la manera más efectiva posible las tareas o procedimientos que permitan eliminar dicha discordancia.

Estas acciones deben posteriormente ser evaluadas para observar si se pudo eliminar la no conformidad y que esta medida adoptada, no permita que se vuelva a presentar.

Toda la información que se recaude en lo que respecta a las no conformidades, se debe encontrar documentada con el fin de conocer la naturaleza del incumplimiento de lo que estipula la norma y las medidas que se adoptaron con sus posteriores resultados.

12.2. Mejora continua

Uno de los principios fundamentales en la implantación de un Sistema de Gestión de Seguridad Vial es la mejora continua.

El funcionamiento del sistema debe procurar mejorar continuamente la idoneidad, adecuación y la eficacia del sistema de gestión de la seguridad vial.

Es por ello, que cada uno de los aspectos del sistema debe ser abordado con una mirada de mejora de sus procesos que tengan relación con el sistema de gestión de la seguridad vial, con la idea de mejorar y ampliar los objetivos y metas que se proponga la organización para disminuir el número de accidentes de origen laboral vial.

RESUMEN DE
REFERENCIAS Y RECURSOS
EN SEGURIDAD
LABORAL VIAL

13. RESUMEN DE REFERENCIAS Y RECURSOS EN SEGURIDAD LABORAL VIAL

Actualmente y con el objetivo de promover la seguridad laboral vial en las empresas, desde diferentes administraciones y entidades facilitan recursos y procedimientos para que las empresas desarrollen acciones para prevenir los accidentes laborales de tráfico.

Estos recursos e incentivos se encuentran disponibles para todas aquellas empresas y servicios de prevención que estén interesados en el trabajo de la prevención de los accidentes laborales viales y pueden resultarles muy útiles para guiarles.

1. Web seguridad vial laboral

El Portal Seguridad Vial Laboral, es un punto de encuentro para empresas, trabajadores y trabajadoras, especialistas en riesgos laborales y formadores y

formadoras, donde consultar información, acciones y contenidos referentes a la prevención de accidentes laborales viales.

La plataforma está promovida por la DGT y el INSHT, y administrada por FESVIAL.

<http://www.seguridadviallaboral.es>

2. Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas

Con la firma en marzo de 2011, del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Trabajo e Inmigración (actualmente Ministerio de Empleo y Seguridad Social) y el Ministerio de Interior, se estableció crear una Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas.

http://www.empleo.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Normativa_documentacion/Docum_ITSS/GuiaITSS_vial.pdf

3. Guía de consejo sanitario en seguridad Vial Laboral. DGT

La guía, editada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, ha sido promovida por varias sociedades científicas como un proyecto desarrollado en el seno de la Comisión Española de Sociedades Sanitarias para la Prevención de Lesiones por Accidentes de Tráfico.

<http://www.conduccionresponsable.com/guia-de-consejo-sanitario-en-seguridad-vial-laboral/>

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- *Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social*
- *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020.*
- *Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas. (Ministerio de Trabajo. Año 2011).*
- *Encuesta MOVILIA 2006. Ministerio de Fomento.*
- *Informe de accidentes laborales de tráfico 2017 elaborado por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.*
- *Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020.*

- *Norma UNE ISO 39001 Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas.*
- *Guía Práctica de Seguridad Vial Laboral. OSALAN. Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales.*

