

# **Curso de verano de la UPV**

## **Los accidentes de trabajo viales.**

### **“Una visión desde la perspectiva de la DGT”**

**Fernando Ruiz Cuevas**  
**Área de Planificación**  
**Observatorio de Seguridad Vial**  
**Dirección General de Tráfico**



## DESDE LA VISIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES

¿Qué sabemos?

## Encuesta Movilia 2006, Ministerio de Fomento

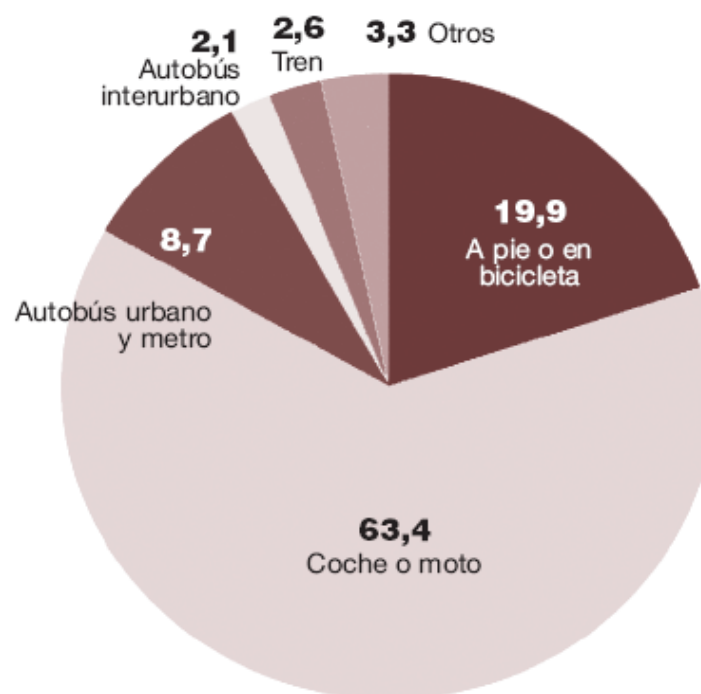
	Total	Motivo del desplazamiento								
		Por trabajo	Por estudios	Por compras	Acompañar niños/otras personas	Ir a actividades de ocio	Paseos	Visitar a familiares o amigos	Volver a la vivienda	Otros
Ambos sexos	123.384,8	20.287,3	8.567,3	8.354,7	6.048,6	7.211,5	6.870,3	5.033,8	55.330,6	5.660,7
➔ Ocupado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

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

**En el año 2006, las personas ocupadas realizaban, en un día medio laborable más de 62 millones de desplazamientos.**

**De ellos el 67%, 41 millones, correspondían a viajes de ida y vuelta al trabajo.**

## Encuesta Movilia 2006, Ministerio de Fomento



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

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

*Fuente; Informe INSHT sobre accidentes tráfico – trabajo 2009*

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

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

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

***Si queremos reducir las víctimas mortales de los accidentes de trabajo la clave es la seguridad vial y actuar en los accidentes en la carretera. Si queremos reducir los ATT la clave son los accidentes “in itinere”.***

## DESDE LA VISIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

¿Qué sabemos?

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

Entre el 2003 y el 2009 las víctimas mortales de tráfico han descendido un 50%, mientras que los accidentes mortales laborales de tráfico han descendido un 46%.

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

# VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

## FURGONETAS

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	4.429	54%	250	83%	140	85%	110	72%	44%
Zona urbana	3.728	46%	50	17%	7	5%	43	28%	86%
Total	8.155	100%	300	100%	147	100%	153	100%	51%

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

*Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2009. Datos a 30 días*



# VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

## CAMIONES DE MENOS DE 3.500 KG

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	1.265	54%	76	75%	21	91%	55	71%	72%
Zona urbana	1.063	46%	25	25%	2	9%	23	29%	92%
Total	2.328	100%	101	100%	23	100%	78	100%	77%

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

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2009. Datos a 30 días

# VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

## CAMIONES DE MÁS DE 3.500 KG

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	3.121	88%	334	94%	69	100%	265	93%	79%
Zona urbana	412	12%	20	6%	0	0%	20	7%	100%
Total	3.533	100%	354	100%	69	100%	285	100%	81%

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

*Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2009. Datos a 30 días*

# VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

## AUTOBUSES

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	353	19%	44	64%	20	95%	24	50%	55%
Zona urbana	1.499	81%	25	36%	1	5%	24	50%	96%
Total	1.852	100%	69	100%	21	100%	48	100%	70%

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

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial año 2009. Datos a 30 días

## ***Transporte profesional de mercancías y viajeros***

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

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

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

Los autobuses se redujeron un 8,9%.

## DESDE LA VISIÓN DE LA EMPRESA

¿Qué sabemos?

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

**Afrontar la seguridad vial desde la empresa no es un coste, es una inversión.**

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

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

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

**Año 2009**

**2.723.080 jornadas no trabajadas**



**1.996.156 jornadas no trabajadas por accidentes in itinere**

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

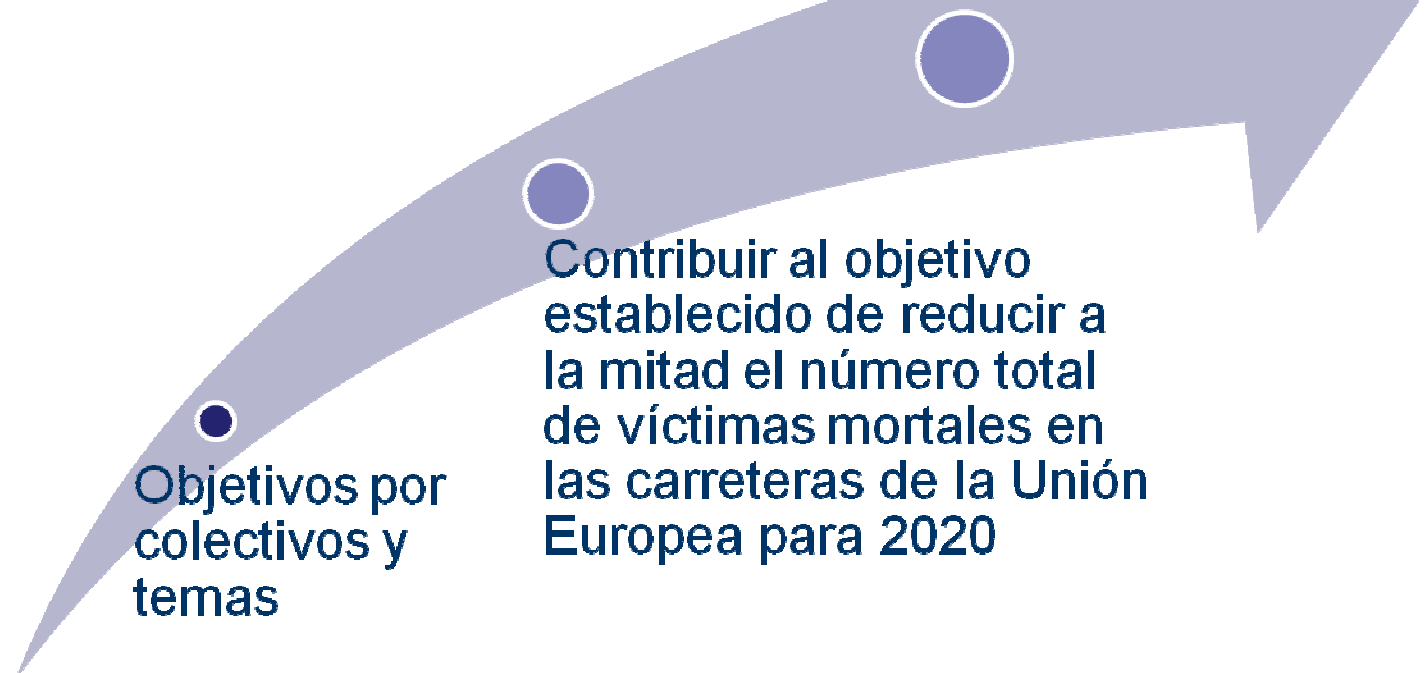
*Fuente: Partes de accidente de trabajo MTIN*

# La Seguridad Vial Laboral en la nueva Estrategia 2011-2020



Visión y objetivos: 30% menos de fallecidos “in itinere”

*VISION: los ciudadanos tienen derecho a un Sistema Seguro de Movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad*



Objetivos por  
colectivos y  
temas

Contribuir al objetivo  
establecido de reducir a  
la mitad el número total  
de víctimas mortales en  
las carreteras de la Unión  
Europea para 2020

Revisar en 2015

11 colectivos y temas prioritarios más 11 áreas de actuación

## COLECTIVOS Y TEMAS CLAVE

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

## ÁREAS DE ACTUACIÓN

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

## 8. Empresa y transporte profesional (17 acciones)

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

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

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

**8.3. Las furgonetas**

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

**2011**



**Promover la colocación de bandas reflectantes en el contorno de la caja de los vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías**



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



**Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas**



**Organizar el Encuentro para el intercambio de las mejores prácticas sobre seguridad vial en las empresas**

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados

Plazos

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

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

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados

Plazos

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

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

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados

Plazos

8.3. Ámbito de intervención “Las furgonetas”

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

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

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

## Principales líneas de actuación de presente y futuro

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

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

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

A nivel internacional, también se está avanzando en promover la prevención de los accidentes viales laborales. Próximamente está previsto aprobar la [ISO 39001](#) para la gestión de la seguridad vial en el trabajo.

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

## PNL. CONGRESO DIPUTADOS DE 15 DE FEBRERO DE 2011

### **Resumen de las principales propuestas que contiene:**

#### 1.- Legislativas

- Modificación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales para incluir en su ámbito de protección los accidentes laborales de tráfico
- Mayor tratamiento de los accidentes de tráfico en los cursos para delegados de prevención.

#### 2.- Relacionadas con el seguimiento de datos y accidentalidad

- Elaborar anualmente de un informe sobre accidentes de trabajo tráfico y realizar un protocolo de investigación.

#### 3.- Planificación

- Incluir la mejora de la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo como una línea prioritaria en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

#### 4.- Participación

- Incluir la presencia del INSHT en el Consejo Superior de Seguridad Vial



## PNL. CONGRESO DIPUTADOS DE 15 DE FEBRERO DE 2011

### 5.- En materia de promoción en las empresas

- Realizar en el plazo de un año una campaña de comunicación y concienciación para empresarios y trabajadores.
- Promover la creación de un sello de calidad que avalen el compromiso de la empresa
- Fomentar la inclusión de la Seguridad Vial en los planes de Responsabilidad Social corporativa de las empresas.
- Promover o incentivar la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas
- Impulsar la incorporación de la seguridad vial en la prevención de riesgos de las Administraciones Públicas.
- Promover o incentivar la disposición de elementos de seguridad activa y pasiva en vehículos destinados al uso laboral.

## Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo

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

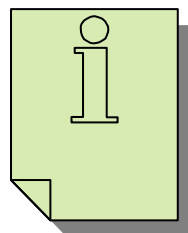
En este decreto no se contemplaban los accidentes in itinere, aunque sí los accidentes en misión. Aún así se establecieron unos requisitos entre los que figuraban como medida optativa, la existencia de planes de movilidad como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y en itinere.

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

Desarrolla el Real Decreto 404/2010. Toda empresa que desee contribuir a reducir los accidentes de tráfico en el ámbito laboral y así beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, debe desarrollar un Plan de movilidad y seguridad vial en el que se incluyan, como mínimo, los siguientes puntos:

- " El compromiso de la empresa en reducir la siniestralidad laboral vial y el deber de suscribir la Carta Europea de Seguridad Vial.
- " La necesidad de que un departamento de la empresa sea el responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
- " La recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores, así como una compilación de estadísticas e investigación de los accidentes sufridos.
- " Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga, uso del casco...), el vehículo, la infraestructura e incluso los riesgos ambientales.
- " Puesta en marcha de medidas concretas de prevención, entre las que destaca la formación de los trabajadores.
- " Evaluación y seguimiento del Plan.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN



[www.dgt.es](http://www.dgt.es)