

SEGURIDAD VIAL LABORAL: una inversión rentable

INFORME TEMÁTICO PRAISE, Mayo de 2014



JESÚS MONCLÚS

Responsable de Investigación en Seguridad Vial



- **Fundación MAPFRE**
- **Cifras generales de la seguridad vial laboral**
- **La Seguridad Vial Laboral en Fundación MAPFRE**
- **El informe PRAISE “Seguridad Vial Laboral: una inversión rentable”**
- **Comentarios finales**
- **Acceso a los informes PRAISE**

Fundación MAPFRE es una entidad sin ánimo de lucro creada en 1976 por MAPFRE para retornar a la sociedad parte de sus beneficios. En la actualidad, la FUNDACION está estructurada en 5 áreas:

- **Acción Social**, trabajando con personas con discapacidad en España y personas desfavorecidas en Latinoamérica.
- **Cultura**, a través de las artes y la historia.
- **Seguro y Previsión Social**, fomentando la cultura del seguro a través de la formación y la investigación
- **Salud y Prevención**, mejorando la calidad de vida de las personas
- **y por último el Área al que yo represento hoy Seguridad vial**, para prevenir los accidentes de tráfico.

En 2012, las alrededor de 9.500 actividades de FUNDACIÓN MAPFRE se han desarrollado en 29 países, y en ellas participaron más de 10,5 mill. de personas. *FUNDACIÓN MAPFRE ostenta la certificación ISO 39001 - Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial*



Política de actuación en seguridad vial

Las acciones que se realizan tienen como referencia los planes estratégicos de:

- Dirección General de Tráfico y otras Direcciones de Tráfico
- La Unión Europea
- Organización Mundial de la Salud

Concienciación, Sensibilización y Educación de la sociedad.

Desarrollar acciones dirigidas a los diferentes grupos de riesgo.

Compromiso Nacional e Internacional.

Objetivos de seguridad vial

- ❖ Colaborar activamente en la reducción de los accidentes de tráfico, apoyar proyectos que conlleven dicha finalidad y sensibilizar a la sociedad acerca de este problema.
- ❖ Situar a FUNDACIÓN MAPFRE como una entidad de referencia en la sociedad en cuanto a la prevención, educación e investigación en materia de seguridad vial.
- ❖ Contribuir a que la formación y educación en seguridad vial y la responsabilidad en la conducción se convierta en un asunto de interés público.
- ❖ Liderar los proyectos a nivel internacional, adaptando las actividades que se realizan a nivel nacional.

Ámbito de actuación en seguridad vial

NACIONAL

Actividades

Educación

Formación

Investigación

- ✓ Como punto de partida para las actividades
- ✓ Como movilización de las entidades y la sociedad
- ✓ Como divulgación a la sociedad

INTERNACIONAL

23 países

Cifras generales de la seguridad vial laboral (España)

- Cerca de 1 de cada 3 accidentes mortales laborales son de tráfico
- Cataluña 2013: el 49% de los accidentes mortales de trabajo son de tráfico; el 66% de los accidentes mortales de trabajo y tráfico son *in itinere*
- Alrededor de 1 de cada 10 accidentes mortales de tráfico están relacionados con el trabajo (incluidos los accidentes *in itinere*)
- En 2012 en España se registraron más de 52.000 siniestros de trabajo con baja relacionados con el tráfico
- Lo anterior significa que entorno a 1 de cada 275 trabajadores se ven afectados cada año por un siniestro vial-laboral
- 1 de cada 7 trabajadores aproximadamente se verán afectados a lo largo de su vida laboral por un siniestro de este tipo
- Los accidentes *in itinere*, incluidos los desplazamientos a pie y en bicicleta, representan... ????????????

Cifras generales de la seguridad vial laboral (España)

Accidentes mortales laborales
2008 = 1.065 | 2012 = 564
Cambio 2008 / 2012 = - 47%

Durante la jornada de trabajo

2008 = 810 (76%) | 2012 = 452 (80%)

Cambio 2008 / 2012 = - 44%

In itinere

2008 = 255 (24%) | 2012 = 112 (20%)

Cambio 2008 / 2012 = - 56%

Accidentes de tráfico

151 (19%) | 80 (18%)

2008 / 2012 = - 47%

Acc. **NO** de tráfico

659 (81%) | 372 (82%)

2008 / 2012 = - 44%

Accidentes de tráfico

220 (86%) | 100 (89%)

2008 / 2012 = - 55%

Acc. **NO** de tráfico

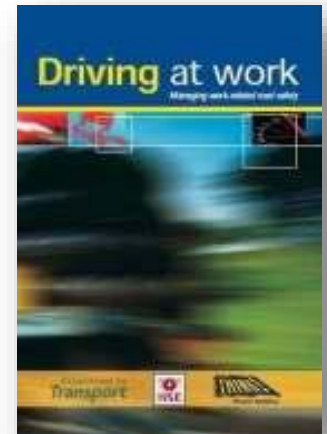
35 (14%) | 12 (11%)

2008 / 2012 = - 66%

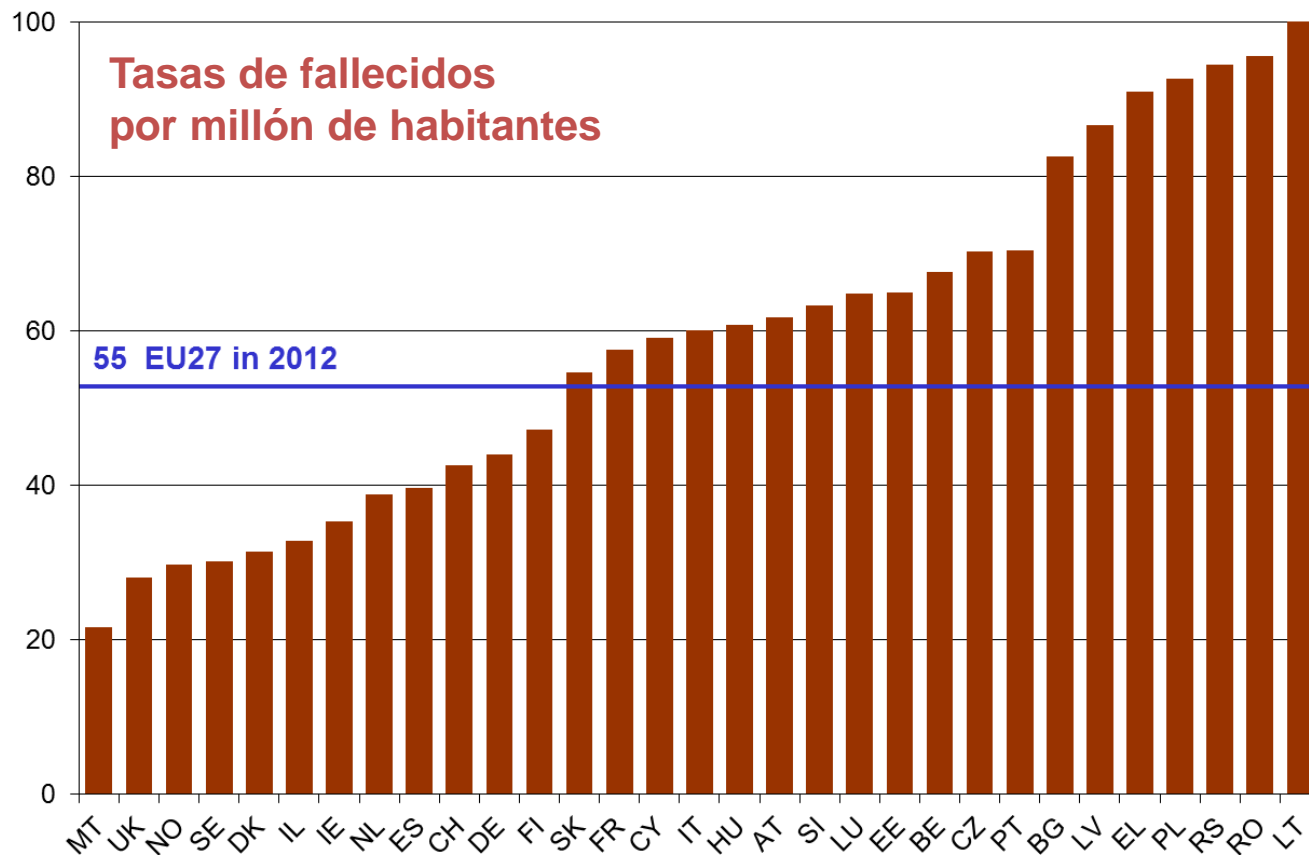
Accidentes laborales mortales en el año 2008 | 2012 en España (fuente: INSHT)
52.411 accidentes laborales de tráfico en 2012, en los que fallecen 180 personas

Cifras generales de la seguridad vial laboral (Europa)

- *It is estimated that in Europe **six out of ten work accidents resulting in death are road crashes, including both crashes while driving for work and commuting crashes.** (Eurogip)*
- *It is estimated that **40% of all road crashes involve people 'on duty' and people driving to work or returning from work.** (ORSA)*



Cifras generales de la seguridad vial laboral (Europa)



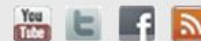
- De cara a reducir otro 50% el número de fallecidos en Europa en la década 2011-2020, se prevé que la seguridad vial laboral constituya un pilar clave
- De hecho, se apunta que puede ser la vía para “refrescar” conocimientos, concienciación y actitudes entre la población general

- **Nuestras actividades de seguridad vial laboral:**
 - **Cursos online para trabajadores (13 módulos)**
 - **Herramienta online para la elaboración de planes de prevención de accidentes vial-laborales**
 - **Apoyo personalizado, incluidas charlas y cursos para multiplicadores**
 - **Elaboración de estudios con colaboradores nacionales**
 - **Participación en el proyecto europeo PRAISE**
 - **Págin web www.seguridadvialenlaempresa.org**
 - ...

La Seguridad Vial Laboral en Fundación MAPFRE

SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA
Instituto de Seguridad Vial

FUNDACIÓN MAPFRE



Euskera Català Castellano

Home Programa de Formación Plan de Prevención Biblioteca Jornadas Técnicas Praise Noticias Contacto Acuerdos



> ACCÉS

> REGISTRE

Pla de Prevenció de riscos laborals

Evitar o disminuir els possibles riscos laborals és una tasca tant de l'empresa com de cadascun dels seus membres. És un treball en equip. Per això es creen els plans de prevenció de riscos laborals, tot un seguit de mesures adoptades entre tots per tenir cura de la seguretat, la higiene, l'ergonomia i la vigilància de la salut a la feina.

Home > Bienvenido al Plan de Prevención de Riesgos Laborales

Benvingut!

El futur de les empreses inclou un bon pla de prevenció de riscos laborals

El primer pas per millorar la seguretat laboral d'una empresa és formar degudament els seus empleats per a la prevenció de riscos laborals.

Cal crear un bon pla de prevenció de riscos laborals, adequat a la mida i les peculiaritats de cada empresa i dels seus treballadors.



La seva empresa, al dia



FUNDACIÓN MAPFRE

12



La Seguridad Vial Laboral en Fundación MAPFRE



<http://www.etrasa.com/etrasa/revistas>

El informe PRAISE “Seguridad Vial Laboral: una inversión rentable”



Secciones del informe:

1. ¿Por qué tengo que gestionar la seguridad vial laboral?
2. Rentabilidad empresarial de la gestión de los riesgos laborales viales
3. Modelos de gestión de los riesgos laborales viales
4. Algunos elementos clave de la gestión de riesgos laborales viales
5. Supervisión y evaluación
6. Intercambio de información entre organizaciones



1. ¿Por qué tengo que gestionar la seguridad vial laboral?

- Cuestión ética
- Riesgo “catastrófico” para la organización
- **Rentabilidad financiera**
- RSC (aspectos sociales, éticos y medioambientales)
- Ventaja competitiva
- Requisito en licitaciones



1. ¿Por qué tengo que gestionar la seguridad vial laboral?

¿Utilizamos vehículos para trabajar?

¿Conducen nuestros empleados por motivos de trabajo?

¿Conducen nuestros empleados u otras personas en nuestras instalaciones?

¿Suministramos a los empleados vehículos personales?

¿Utilizamos ciclomotores, motocicletas o bicicletas?

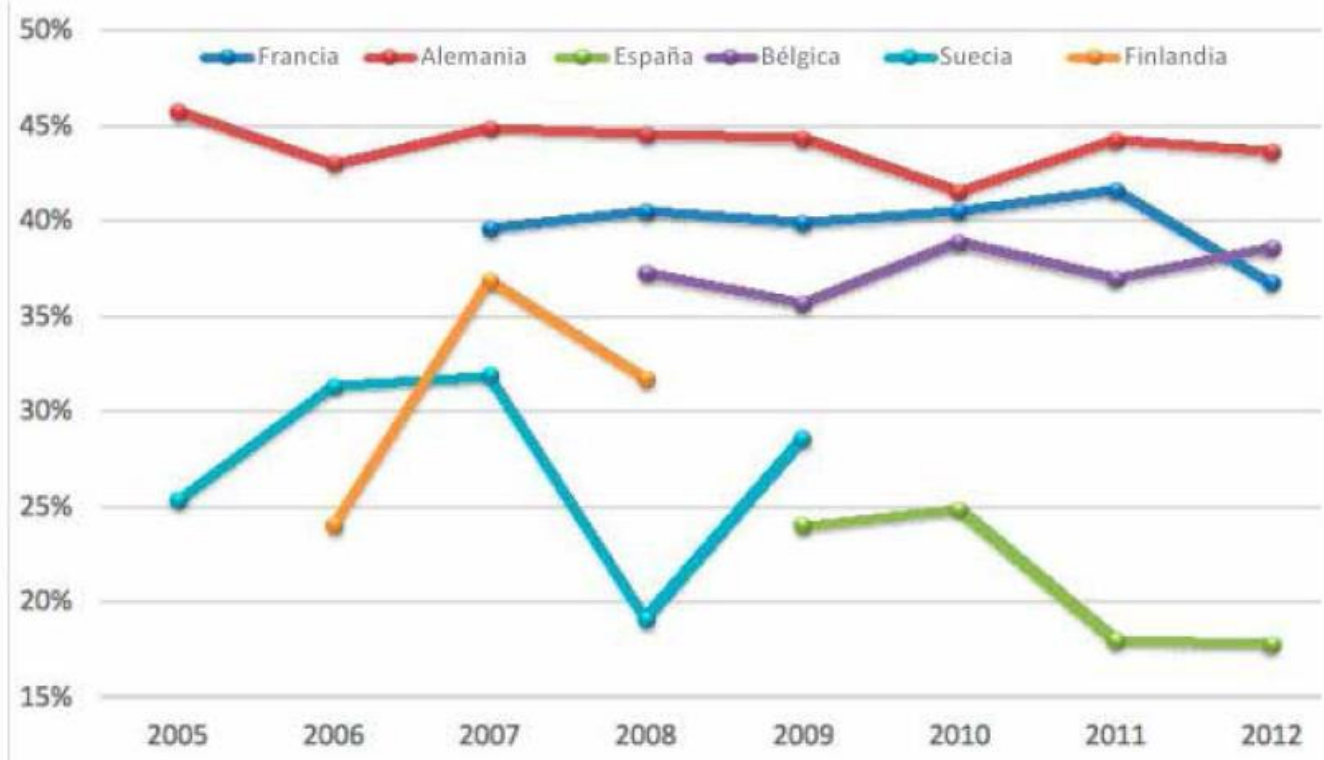
¿Empleamos o contratamos servicios de transporte?

+ desplazamientos *in itinere*



1. ¿Por qué tengo que gestionar la seguridad vial laboral, incl. *in itinere*?

Fig. 1: Fallecimientos en desplazamientos *in itinere* como porcentaje del total de los fallecimientos relacionados con el trabajo.



SEGURIDAD VIAL LABORAL: OPCIÓN SOSTENIBLE

Mayo de 2014



PFRE

2. Rentabilidad empresarial de la gestión de riesgos laborales viales

- Los costes “ocultos” o “no recuperados” suponen tres veces más que los costes “directos” o “asegurados”
- El informe incluye ejemplos de empresas que han reducido hasta un 50% su siniestralidad vial laboral tras implantar programas de prevención, y ejemplos de rentabilidades a corto plazo que alcanzan relaciones ahorros-costes de 8:1

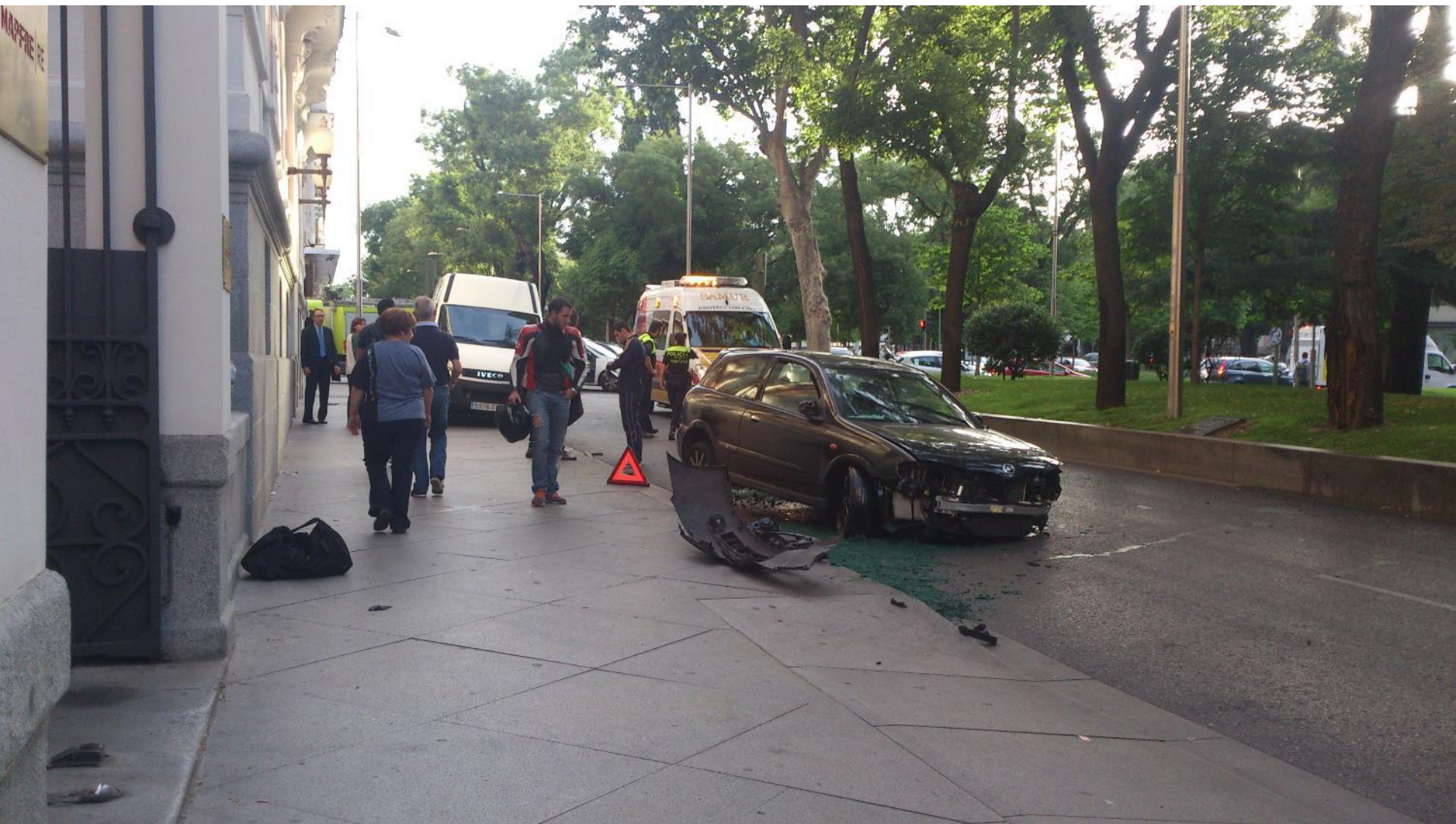


2. Rentabilidad empresarial de la gestión de riesgos laborales viales



Vehículo	Conductor
Recuperación y almacenamiento	Pérdida de pericia
Reparaciones	Pérdida de productividad debido a lesiones o ausencia
Tiempo de inactividad y recuperación del ritmo	Conductor sustituto (horas extraordinarias, temporalidad)
Valor de reventa reducido	Prestaciones médicas y sociales
Vida útil del vehículo alquilado	Indemnización
Aumento de franquicia y primas del seguro	Terapia
	Revaluación/formación

The PRAISE report “Safer Commuting to Work”



3. Modelos de gestión de riesgos laborales viales

- ISO 39001
- Matriz Haddon

Fig. 7: Matriz de HADDON

Cultura de gestión	Desplazamientos	Entorno de carreteras/instalaciones	Personal conductores y gerentes	Vehículo	Factores externos / Sociedad / Comunidad / Marca
Pre-colisión/pre-condición Caso empresarial Cumplimiento de las leyes Auditoria de seguridad, análisis de reclamaciones y debates de grupos especializados Análisis comparativo Fomento a nivel de dirección Estudios piloto y pruebas Objetivos, políticas y procedimientos Cultura / clima de seguridad Estructura de gestión Comisión de seguridad de flota Liderazgo en seguridad mediante ejemplo y compromiso Programa de comunicaciones Estándares para contratistas Política de flota gris (vehículos propios)	Estudio de desplazamientos Política de desplazamientos Propósito Necesidad de desplazarse Elección de modo Planificación de desplazamientos y selección de ruta Evaluación del riesgo de la ruta Programación de desplazamientos Plan de emergencia Turnos / horario de trabajo Control del cansancio	Evaluación de riesgos Observación Directrices y reglas Planos e indicaciones en las instalaciones Permisos de trabajo Procedimientos de entrega y recogida Mejoras viales Mapa de puntos negros y evaluaciones de los riesgos Colaboración con agencias locales y nacionales	Selección Reclutamiento Contratación Incorporación Licencia y cualificación Manual Evaluación de riesgos Formación Instrucciones de trabajo Colaboración y estimulación Equipo (p. ej. alta visibilidad) Comunicación Manual de conducción / Código de conducta / Funcionamientos de riesgo Salud y bienestar Supervisión Corrección	Evaluación de riesgos Selección Especificaciones Características de seguridad activa y pasiva Estándares Servicio técnico Mantenimiento Revisiones Aplicación de políticas y cumplimiento normativo, p. ej. sobre la carga Comunicación Política de navegación y comunicación móvil Telemática para supervisar Política de deterioro y desgaste Estándares de flota gris	Gestión normativa / de políticas Acuerdo con aseguradoras CSF Análisis comparativos externos Comunicaciones externas Programa de familiares Implicación en la comunidad Colaboración con otros usuarios de las carreteras Semanas / días de seguridad vial Grupo de seguridad / ECO Carta europea de seguridad vial Conferencia sobre seguridad vial Medios de comunicación / compromisos sociales / relaciones públicas Premios de logros en el campo de seguridad y medioambiente Proceso de escalamiento
Durante colisión	Colaboración con investigadores locales	Gestión de la escena de incidente	Proceso conocido y “paquete de accidente / parte amistoso” para gestionar la escena del incidente	Características de seguridad reactiva Resistencia a los impactos Captura de datos telemáticos	Proceso de documentación e investigación Parte del conductor y acción correctiva
Post-colisión	Parte y revisión Revisión de elementos del desplazamiento y datos de la colisión Análisis constante de los datos de las partes Almacenamiento y vinculación de datos Evaluación, fijación de indicadores de rendimiento clave y desarrollo de programas	Investigación y mejora Revisión de los elementos de las instalaciones / carretera de los datos de la colisión	Revisión de los elementos del personal de los datos de la colisión Asesoramiento, gestión del trauma y ayuda Reevaluación / formación	Puertas resistentes que puedan abrirse Investigación de datos telemáticos Inspección y reparación de los vehículos Revisión de los elementos de los vehículos de los datos de la colisión	Gestión de la reputación y proceso de benchmarking de la comunidad

¹¹Mark Group, 2013

¹²Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. y Dubens, E. (2009) Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide

¹³www.fleetstatsbenchmarking.net



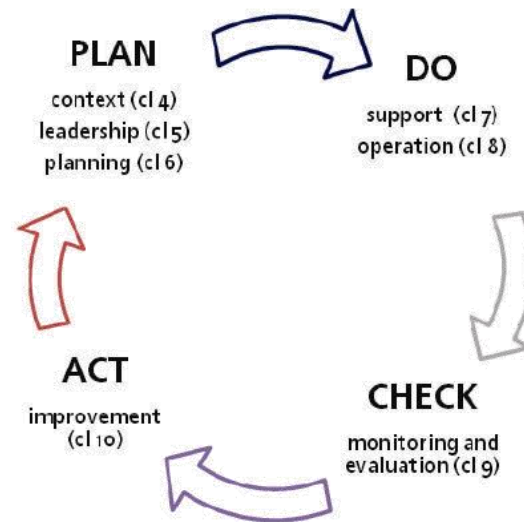
4. Algunos elementos clave de la gestión de riesgos laborales viales

- Liderazgo de la dirección
- Evaluación de riesgos
- Elaboración del “caso de negocio”
- Reducción de desplazamientos
- Selección de los modos de transporte
- Planificación de los desplazamientos
- Factor 1: velocidad
- Factor 2: fatiga de los conductores
- Factor 3: seguridad de los vehículos



5. Supervisión y evaluación

- Definición de indicadores (KPIs)
- Sistema de seguimiento
- Aprendizaje intra-organizacional
- Auditorias
- Mejora continua
- Evaluación continua



6. Intercambio de información entre organizaciones

- Oportunidad/necesidad de aprendizaje inter-organizacional
- Ejemplos en Francia, Bélgica e Irlanda
- Carta Europea por la Seguridad Vial



Resumen

- **Justificación inicial para la acción**
- **Repaso a los elementos fundamentales de la gestión del riesgo vial laboral**
- **Ejemplos numéricos de rentabilidades en diversas organizaciones**
- **Alusiones generales a varios de los informes PRAISE clave anteriores**
- **Numerosas referencias**



La siniestralidad laboral repunta en la región tras 7 años de caída

Entre enero y marzo de 2014 hubo 713 accidentes más que en el mismo periodo del año anterior, un incremento del 3,7%

ÁNGEL CALLEJA
@angelcallejainformacion / twitter: @angelcallejainformacion

El número de madrileños que sufren accidentes laborales vuelve a crecer. Según datos de UGT y CC OO, los siniestros que concluyeron en baja laboral o, incluso, en fallecimiento repuntaron un 3,72% durante los tres primeros meses del año, rompiendo una tendencia a la baja que se mantenía desde 2007.

En total, 19.882 personas padecieron daños en su puesto de trabajo entre enero y marzo, 713 más que en el mismo periodo del año anterior. De ellos, 19.776 se vieron afectados por heridas leves (un 3,70% más que obligaron a guardar reposo. Otros 89 (+7,23%) sufrieron accidentes graves, mientras que 17 (+13,3%) perdieron la vida.

Por sectores, los heridos graves en la construcción pasaron de 5 a 9 (un 80% más). Solo se registró un muerto.

El área de servicios contabiliza el mayor aumento total de incidentes, con un 4,5% más (de 12.109 a 12.733). Sin embargo, el grueso lo acapara la industria, donde los acciden-

tes y las muertes se duplicaron y triplicaron, respectivamente, con 14 personas hospitalizadas frente a las siete de 2013 y tres fallecidos frente a uno. «Es preocupante que esto ocurra en un sector con alta cualificación y especialización de las tareas», advirtió ayer Carmelo Plaza, secretario de Salud Laboral de CC OO.

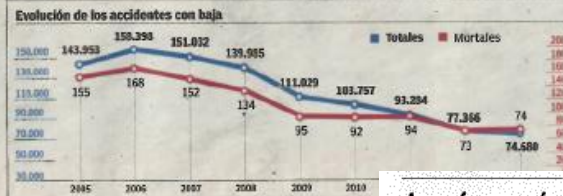
Crecen los in itinere

Si se atiende al lugar donde se produjeron los hechos, crecen tanto los accidentes en el puesto de trabajo (16.107, +2,8%) como los que ocurren in itinere o en el trayecto (3.669, +7,7%). Para Susana Huertas, portavoz sectorial de UGT, la presión que sufren los asalariados se mantiene una vez que cumplen su horario: «Los empresarios los hacen asumir más riesgos y se nota».

El repunte que lleva la mejora que venía experimentándose desde 2006. Ese año, la siniestralidad llegó a su máximo con 158.398 afectados, 168 vidas perdidas. En 2012, cuando se aprobó la reforma laboral, los accidentes tocaron sueto con 77.366, 73 muertos.

Mar Alarcón, directora ge-

LA SINIESTRALIDAD LABORAL EN LA COMUNIDAD DE MADRID



Culpan a la reforma laboral

«La reforma laboral ha dado más poder a los empresarios y a más poder, menos prevención, más accidentes y más muertos», denunció ayer Jaime Cedrón, secretario general de CC OO. José Ricardo Martínez, su homólogo en UGT, añadió que los jueces debían trazar límites con los que incumplan la legislación, al contrario, en su opinión, de lo ocurrido con el joven mostoleño David Martín Pizarro, cuyo caso costó 20 millones: «Desmontaba un escenario y murió por una negligencia. Le condena a los responsables, menos de dos años de cárcel, no es preponderante a su muerte. Todos los accidentes son evitables».

Aragón sumó 321 accidentes laborales en autónomos

MADRID. Aragón registró el año pasado 321 accidentes laborales entre los trabajadores autónomos, en los que hubo un fallecido, según la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA). ATA dio a conocer ayer un informe en el que indica que 12.876 autónomos con la contingencia profesional cubierta sufrieron un accidente de trabajo a lo largo de 2013, de los cuales 15 resultaron mortales. Por sectores, las construcción y la agricultura concentraron más de cada diez accidentes mortales, con 5 y 4 víctimas mortales, respectivamente, a lo largo de 2013.

El informe incluye datos de siniestralidad del colectivo según las comunidades autónomas a partir de un índice de «incidencia» que mide la siniestralidad en función de los autónomos con los que cuenta cada región cotizando por contingencias profesionales. Solo el 2,5% de los autónomos (652.188 personas) cuenta con cobertura por contingencias profesionales, según datos de ATA, que precisa, que este porcentaje ha aumentado en 16 décimas respecto a 2012.

AGENCIAS

por de los ofertas incluidas en el comparador de la CNMC y que corresponde a la compañía Alcaniza (617 euros). También son superiores al PVPC fijo para los tres primeros meses del año vía decreto por el Gobierno tras la anulación de la subasta trimestral

En la práctica estas diferencias serán mayores, puesto que el coste real de la energía en el primer trimestre ha sido inferior a los 49,48 euros por megavatio a la hora de creadores por industria, de forma que los más de 16 millones de usuarios acogidos al PVPC verán cómo

parar cuidadosamente otras ofertas disponibles en el mercado, dado que no todas ellas son directamente comparables al incluir diferentes condiciones y servicios». En concreto, advierte de que, antes de contratar cualquier oferta de electricidad, el consumidor debe

los servicios adicionales al suministro ofrecidos sin coste alguno». El consumidor debe de saber, además, que si decide rescindir el contrato de manera unilateral antes de que finalice, tendrá una penalización.

JORGE MURCIA

Prevención | Más recursos y mayor coordinación entre la Seguridad Social, el Sistema Nacional de Salud y las Comunidades es lo que reclaman UGT y CC. OO. Aragón para dar más visibilidad a las enfermedades profesionales

«La crisis se está comiendo la salud laboral»

La infradeclaración de enfermedades profesionales como el cáncer de origen laboral, que apenas se detecta y por tanto no se puede prevenir ni corregir, fue uno de los puntos sobre el que ayer llamaron la atención los sindicatos en una jornada organizada en Zaragoza con motivo, el 28 de abril, del Día Internacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

El difícil contexto económico no solo está provocando un adelgazamiento en el registro de enfermedades asociadas al trabajo sino que está suponiendo una amenaza para las políticas de prevención y salud laboral. «La crisis se está comiendo no solo las rentas salariales sino la salud laboral y ante eso no podemos sino rebelarnos», manifestó Daniel Alastuey, secretario general de UGT Aragón. «Hay menos trabajadores para hacer lo mismo y esa sobrecarga hace que aumenten los riesgos para su salud».

«La crisis no puede ser la excusa para bajar la guardia en políticas de prevención, hoy más necesarias que nunca porque está creciendo la cifra de personas que aunque estén enfermas acuden al trabajo por el miedo a perder el empleo si piden la baja», añadió Julián Buey, secretario general de CC. OO. en Aragón, que recordó a los trabajadores que murieron hace un año en un taller textil en Bangladesh donde hacían su trabajo en condiciones deplorables.

Retirar la reforma de las Mutuas Además, Buey criticó la reforma de la Ley de Mutuas que está preparando el Gobierno y pidió que la retire por su carácter mercantilista. «No es admisible que la incapacidad laboral la gestionen las mutuas por silencio administrativo ni tampoco que se haga sin contar con los agentes sociales cuya representatividad es legalmente incontestable», dijo.

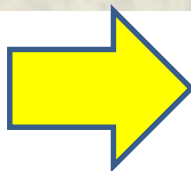
Al exceso de normativa en este país añadió también Jerónimo Maqueda, director de la Escuela Nacional de Medicina de Trabajo. «Consumimos mucho tiempo en regular y poco en conocer. Apenas hay registro en las empresas de los trabajadores expuestos a carcinógenos y en epidemiología es fundamental tener información para la acción», advirtió.

Refiriéndose en concreto al cáncer laboral, Maqueda dijo que «es un problema grave de salud pública el sistema tendría que implicarse más, no solo notificando la enfermedad cuando ya se ha manifestado sino ayudando a prevenirla». En este sentido, reclamó la creación de un centro en España especializado en las enfermedades profesionales y la dotación de un fondo para investigar. «Así evitaríamos muchos cánceres en este país. Pese a que España tiene un registro de 14 tipos de cáncer relacionados con el trabajo y 17 agencias carcinógenas, es decir que en normativa está armonizada con Europa, en sistema de alertas sanitarias queda mucho por hacer. Algo que reconoció también Mootserat García, jefa del área de salud laboral del Ministerio de Sanidad, al señalar que «hay que profundizar en el seguimiento de los cánceres de origen laboral de los que se han reconocido 340 en los últimos años y en otro tipo de patologías laborales. «Hay 328 desórdenes mentales reconocidos como enfermedad causada por el trabajo». No obstante, dijo, «hay mucho que mejorar en la detección y la prevención de la enfermedad profesional».

«Donde tropiezan los jueces es en la exclusividad de la causa», explicó el profesor de Derecho Manuel Álvarez que ha sido 16 años juez de lo Social. «A los jueces, que en el mejor de los casos saben algo de Derecho, pero no de Medicina, hay que llevarles a la causalidad directa, es decir a la prueba pericial médica», ironizó.

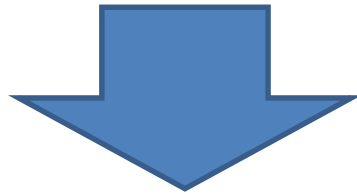
M. LLORENTE

20 Minutos 25-04-2014



Heraldo de Aragón 26-04-2014

**Es preciso ir más allá de los requisitos legales
(que constituyen el nivel mínimo de acción)**



**Si se tiene la oportunidad de actuar,
éticamente se tiene la obligación de hacerlo**

Acceso a los informes PRAISE

PRAISE | ETSC

Safer Commuting to Work
This report aims to present how measures taken by employers to mitigate the commuting risk of their employees can...

Fitness to Drive
Driving is a demanding task and the risk of crash is high when individuals are not physically or mentally...

Fit for Road Safety: From Risk Assessment to Training
This second thematic report aims to present how driver risk assessment and training can improve work related road safety....

SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA
Instituto de Seguridad Vial

FUNDACIÓN MAPFRE

Buscar

Home Programa de Formación Plan de Prevención Biblioteca Jornadas Técnicas **Praise** Noticias Contacto Acuerdos

Praise **Informes** Buenas Prácticas 1 Octubre 2013 18 Octubre 2012 7 Junio 2012 23 Noviembre 2011

INFORMES

Para mantener informados a sus empleados, el ETSC publicará diferentes informes anuales, con **información relativa a la seguridad en carretera.**

¿Cómo puede el equipo de seguridad del vehículo mejorar la seguridad vial en el entorno laboral?

Autor: Informe PRAISE
Año de publicación: Diciembre 2009

VER

¡Gracias por su tiempo y su atención!

jmonclu (at) fundacionmapfre.org

www.fundacionmapfre.org

www.seguridadvialenlaempresa.org

etsc.eu/projects/praise/praise-award-2014/