

III SEMANA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL



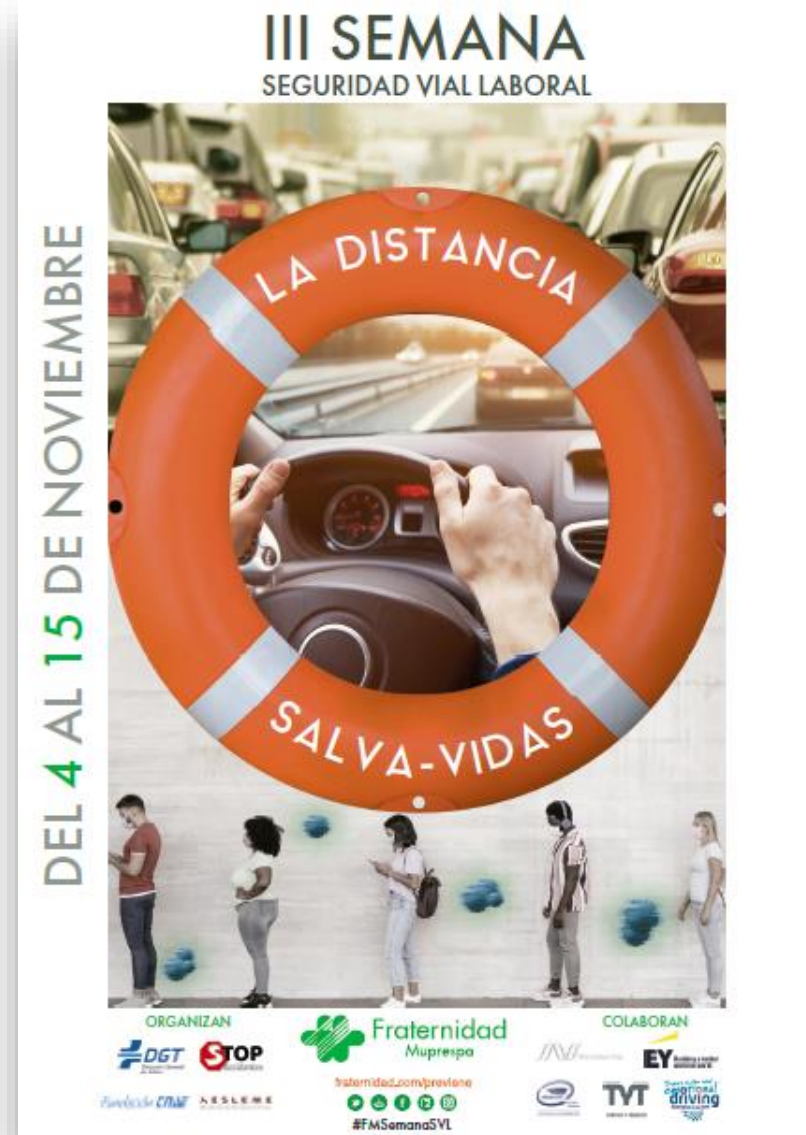
MOVILIDAD LABORAL EN TIEMPOS DE COVID-19

Madrid, 4 de noviembre de 2020



Observatorio Nacional de Seguridad Vial

- ❖ La Distancia Salva Vidas
- ❖ Movilidad Laboral en Tiempos de COVID-19
- ❖ Colectivos Vulnerables: Peatones, bicis, motos y VMP
- ❖ Comunicación y Sensibilización en SVL
- ❖ Alcohol, drogas, medicamentos y distracciones
- ❖ Tecnología aplicada a la SVL. Cambio de hábitos y mejora de flotas
- ❖ Fratertalk con AESLEME: 30 años por y para la Seguridad Vial



III SEMANA
SEGURIDAD VIAL LABORAL

DEL 4 AL 15 DE NOVIEMBRE

LA DISTANCIA
SALVA-VIDAS

ORGANIZAN

DGT STOP

Fraternidad Muprespa

COLABORAN

AYuntamiento de Madrid EY

Red de CNAE AESLEME

fraternidad.compreviene

#FMSemanaSVL

TNT

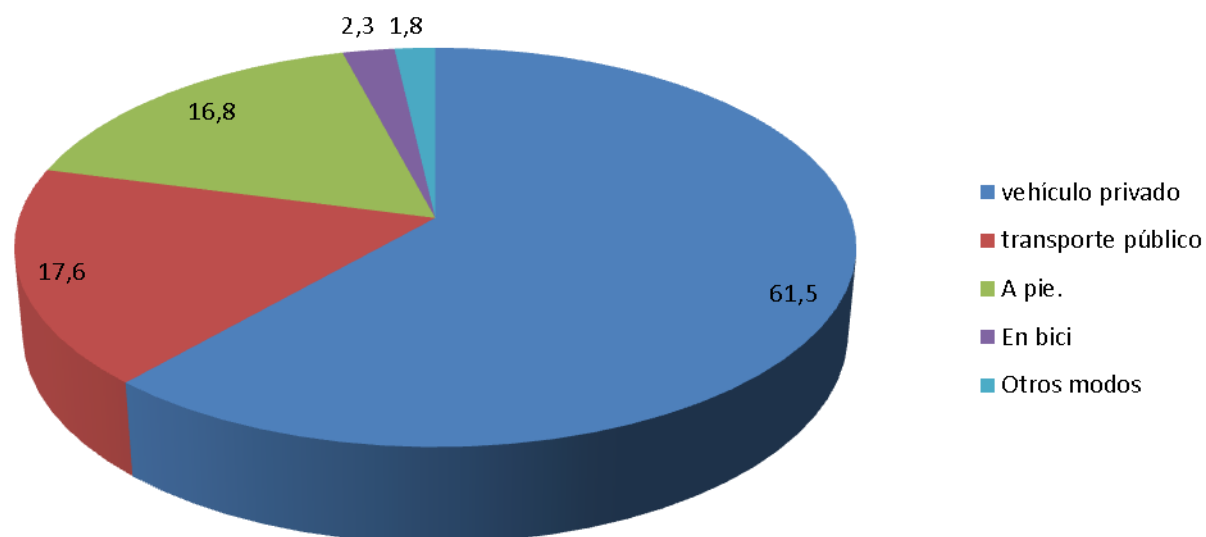
CONSEJO REGULADOR DE LA SEGURIDAD VIAL

The poster features a large orange lifebuoy in the center with the text 'LA DISTANCIA SALVA-VIDAS' written on it. Inside the lifebuoy is a photograph of a person's hands on a steering wheel. To the left, the text 'DEL 4 AL 15 DE NOVIEMBRE' is written vertically. At the top, it says 'III SEMANA SEGURIDAD VIAL LABORAL'. At the bottom, there are logos for organizing and collaborating organizations, including DGT, STOP, Fraternidad Muprespa, Ayuntamiento de Madrid, EY, Red de CNAE, AESLEME, fraternidad.compreviene, #FMSemanaSVL, TNT, and the Consejo Regulador de la Seguridad Vial.

Índice

- **La movilidad al trabajo: situación actual**
- **Cifras de siniestralidad vial y laboral**
- **Como trabaja la DGT para fomentar la seguridad vial en el ámbito de la empresa**
- **Principales objetivos**
- **Conclusiones**

Modos de desplazamiento de los trabajadores según datos del censo de 2011

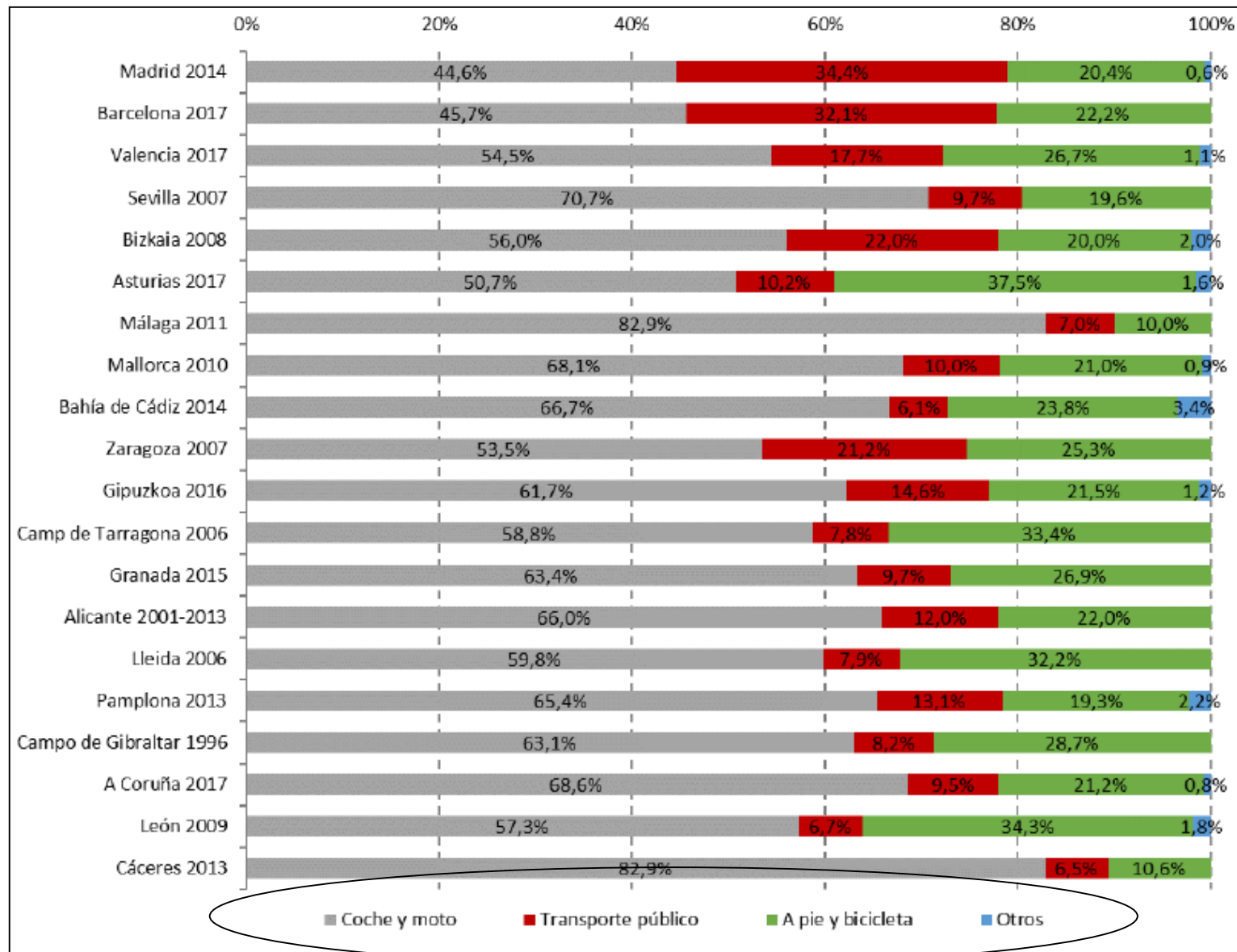


- La tercera parte de los **desplazamientos** diarios tienen su causa en el trabajo.
- Suponen casi **38 millones diarios**.
- Más del 60% de esos desplazamientos se hacen en **vehículo particular** (INE. Censo de 2011).

Sistema modal claramente ineficiente y con importantes externalidades negativas



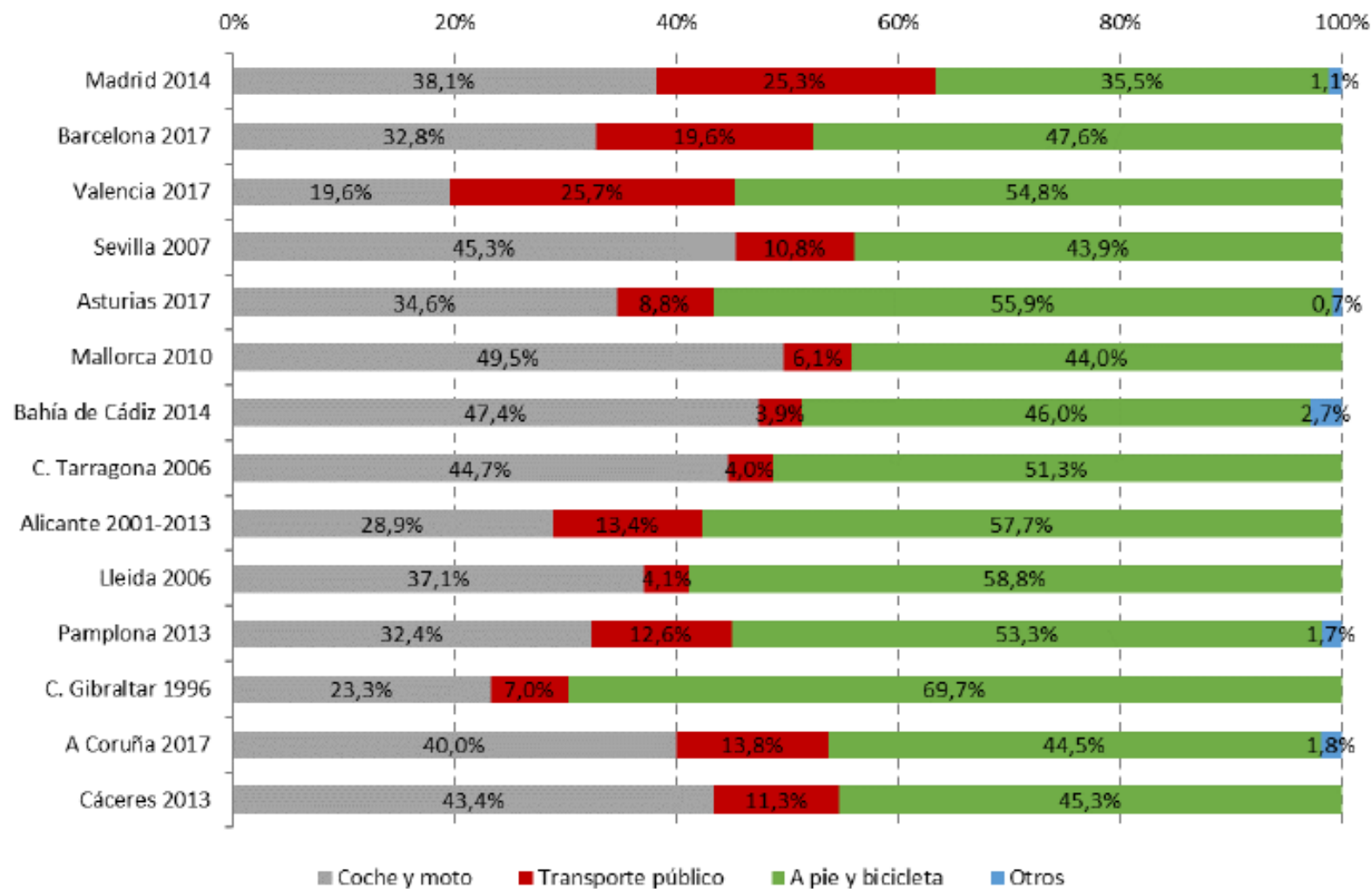
Reparto modal motivo trabajo en las áreas metropolitanas.



Fuente: Informe OMM 2017, elaborado a partir de datos proporcionados por las ATP



Reparto modal motivos distintos del trabajo.



En consecuencia.....

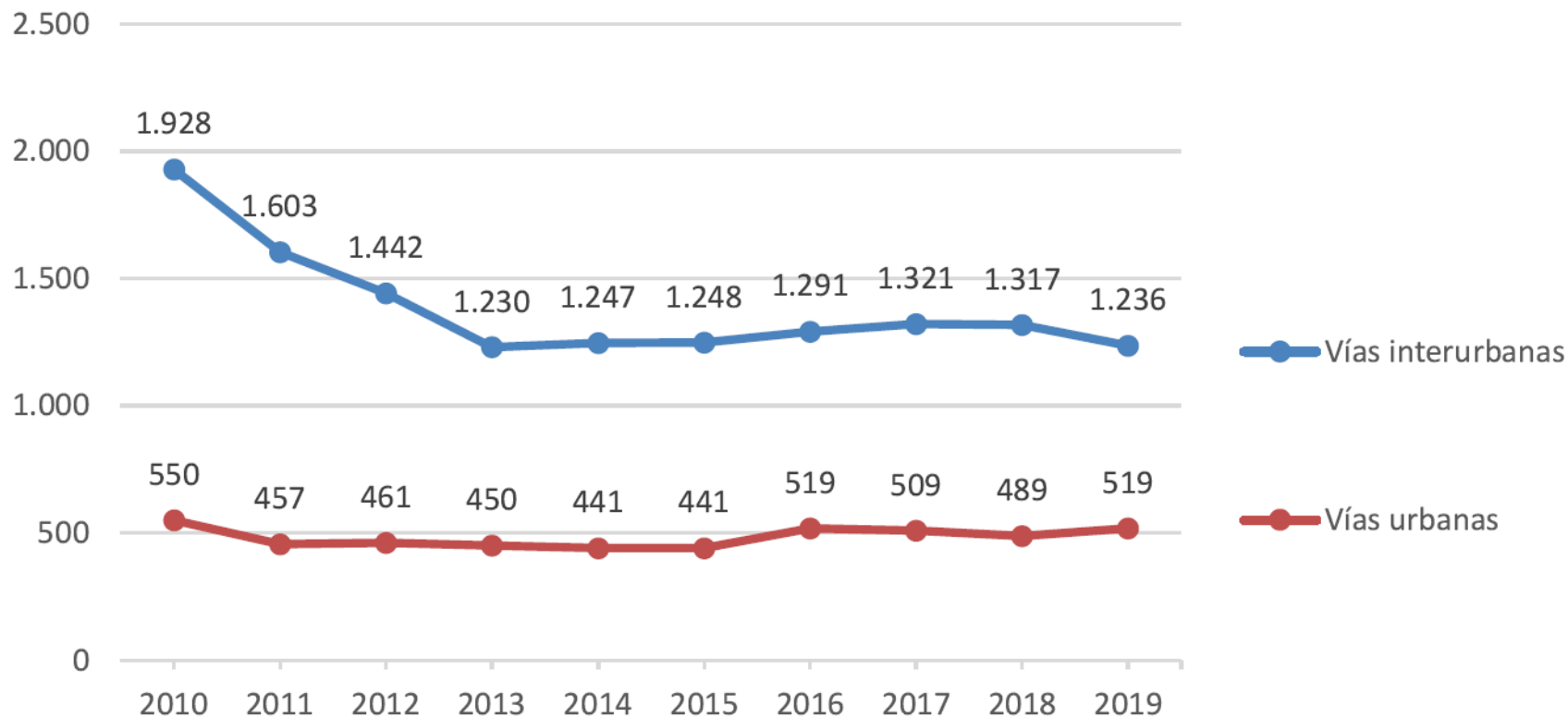


¿Con que herramientas contamos en la DGT para mejorar la movilidad?



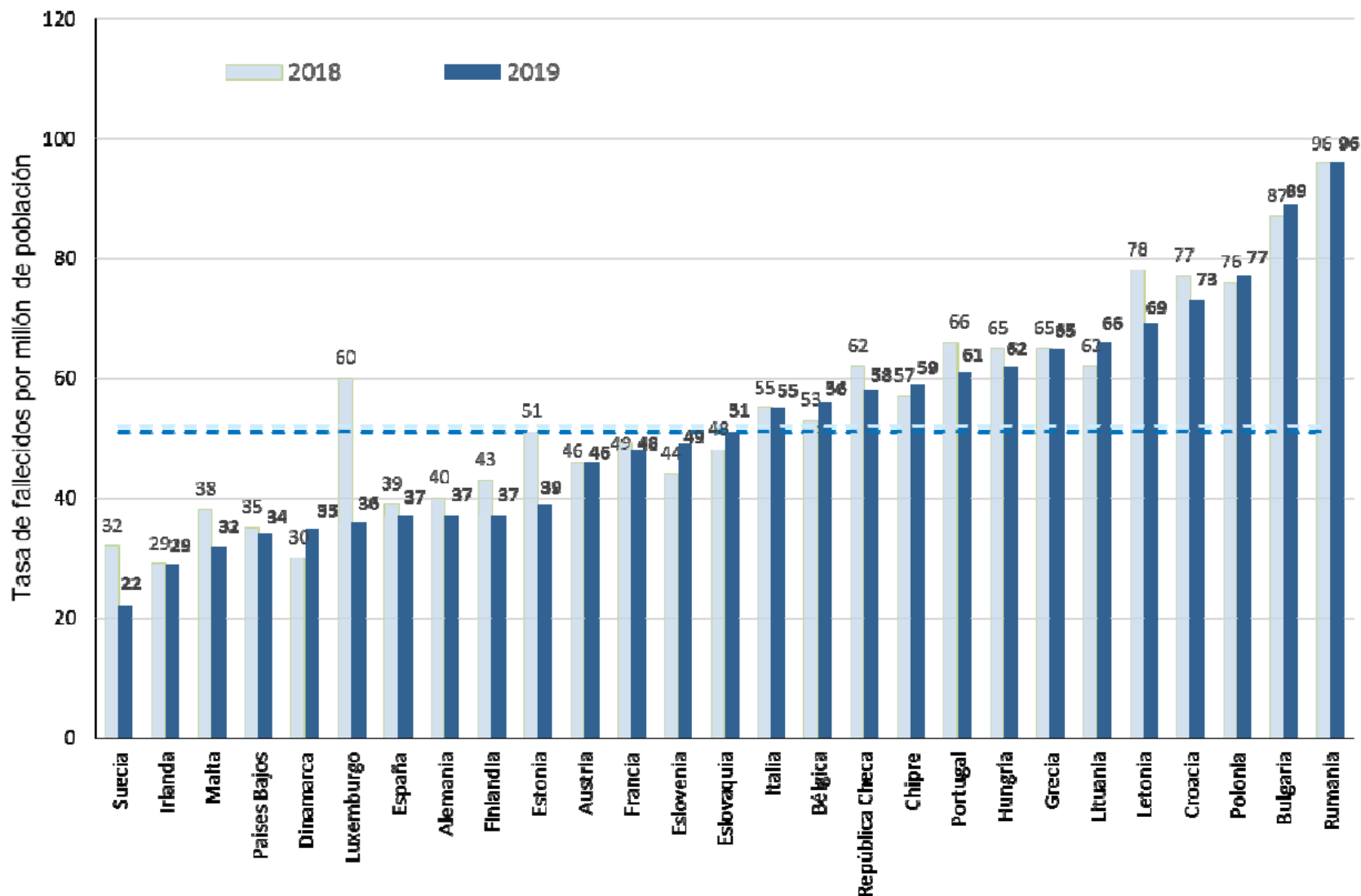
Estrategia de Seguridad Vial

Evolución de los fallecidos en accidentes de tráfico por tipo de vía. 2010-2019



Fuente DGT. ONSV 2020. Tendencias de la movilidad y siniestralidad en zona urbana.

A NIVEL EUROPEO.....



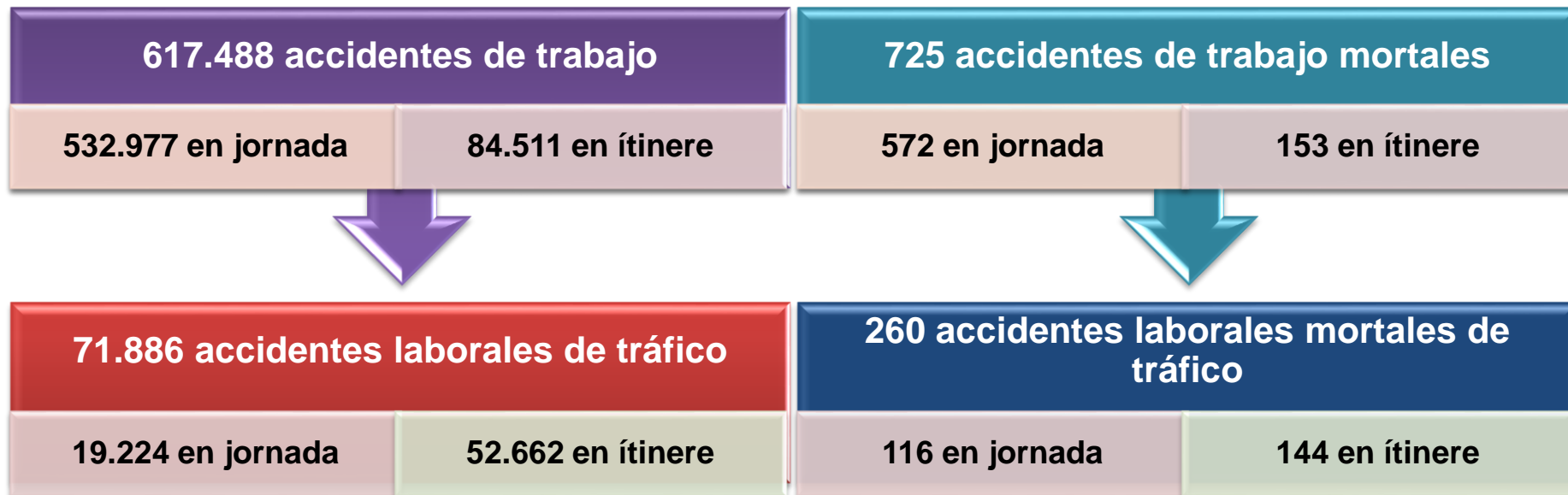
37 FALLECIDOS POR MILLÓN DE HABITANTES

Distribución de los accidentes de trabajo año 2018, según tipo de accidente

- ❖ Los accidentes de los transportistas profesionales.
- ❖ Los accidentes durante la jornada laboral
- ❖ Los accidentes “in itinere” (al ir o volver del trabajo) y en ruta

El nivel de responsabilidad del sector empresarial varía en cada caso en función de la normativa vigente.

Distribución de los accidentes de trabajo año 2018, según tipo de accidente



Fuente; INSST. Informe Accidentes Laborales de Tráfico. Año 2018.

Distribución de los accidentes de trabajo 2018 según gravedad.

ALT	Leves		Graves		Mortales		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
No	541.155	88,5%	3.982	79,1%	465	64,1%	545.602	88,4%
Sí	70.573	11,5%	1.053	20,9%	260	35,9%	71.886	11,6%
Total	611.728	100,0%	5.035	100,0%	725	100,0%	617.488	100,0%

Fuente; **INSST. Informe Accidentes Laborales de Tráfico. Año 2018.**

Comparativa 2019 – 2018

❖ De acuerdo con los datos que ofrece el avance de la Estadística de accidentes de trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, si tenemos en cuenta exclusivamente a los trabajadores asalariados, en el año 2019, **los ALT mortales han descendido un 18 %, en relación con el año anterior, pasando de 259 fallecidos a 212.**

***NOTA:** A partir de 1 de enero de 2019 la cobertura específica de accidentes de trabajo por la Seguridad Social para los afiliados al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) pasa a ser obligatoria con carácter general. Hasta el año 2018 esta cobertura era mayoritariamente voluntaria, alcanzando aproximadamente el 20% de los trabajadores del RETA. Por este motivo, los datos no son directamente comparables salvo en aquellos casos en que se refieran únicamente a asalariados.*



1. **Factor humano:** velocidad, no utilización de elementos de seguridad (cinturón, casco), distracciones (GPS, móvil, DVD, etc.), fatiga física o psíquica, sueño, ingesta de alcohol y/o drogas.
2. **Vehículo:** neumáticos, frenos, fijación carga, antigüedad vehículo, etc.
3. **Vía:** Diseño, construcción, mantenimiento y adecuada señalización.
4. **Las condiciones del entorno:** Visibilidad e iluminación, climatología, incidencias temporales, etc.

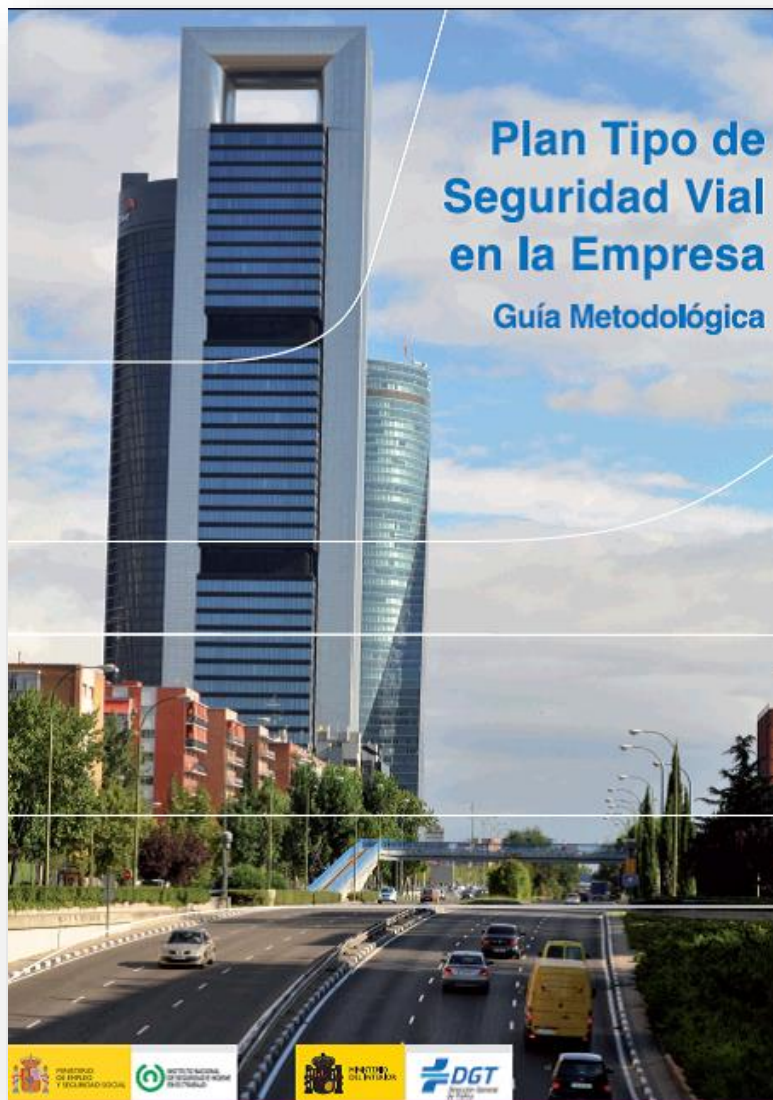
Y EL QUINTO FACTOR, específico del ámbito de la SVL:

La gestión de la actividad empresarial: Planificación de las rutas, programación del trabajo, niveles de productividad exigidos, políticas de remuneración, gestión de las comunicaciones, etc.

Principales factores concurrentes en accidentes mortales



Factor concurrente	2017	2018	2019
Conducción distraída	33%	32%	28%
Alcohol	26%	21%	24%
Velocidad inadecuada	29%	22%	23%



Actualización del Plan tipo de Seguridad Vial en la Empresa:

- ✓ Grupo de Trabajo con el INSST y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

- ✓ Objetivo principal:
 - Actualizar contenidos.
 - Incluir la movilidad sostenible dentro de los planes de seguridad vial de empresas.
 - Elaborar una guía metodológica que resulte de mayor utilidad para PYMES y MICROPYMES.

Actualización 2020. Borrador



Estructura del documento

- 1. INTRODUCCIÓN: DE LA SEGURIDAD VIAL A LA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE**
- 2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES**
- 3. FACTORES DE RIESGO.**
- 4. GESTIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN LA EMPRESA**
- 5. ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN LA EMPRESA**
- 6. PLAN DE COMUNICACIÓN**
- 7. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN**

ANEXO I DIAGNÓSTICO SOBRE LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL Y MOVILIDAD

ANEXO II MODELOS DE ENCUESTA DE MOVILIDAD Y ACCIDENTES

ANEXO III CATÁLOGO DE POSIBLES MEDIDAS A IMPLANTAR

ANEXO IV MARCO POLÍTICO Y LEGAL DE REFERENCIA

Fases para la elaboración de un plan de movilidad en la empresa



Implicar y reflexionar

- Implicar a la Dirección
- Hacer partícipes a los trabajadores y sus representantes
- Asignar funciones y responsabilidades



Elaborar
un diagnóstico

- Análisis de la movilidad
- Análisis de los accidentes
- Análisis de la gestión de los desplazamientos



Evaluar los
riesgos

- Evaluar los riesgos de los puestos de trabajo, estimando su magnitud para priorizarlos



Establecer objetivos
y desarrollar un plan
de acción

- Definir los objetivos a alcanzar y los indicadores de evaluación asociados
- Favorecer el consenso
- Priorizar y planificar las acciones y asignar recursos y responsabilidades.

Fases para la elaboración de un plan de movilidad en la empresa



Implantar acciones

- Gestión y mantenimiento de los vehículos
- Vía y entorno
- Gestión de los desplazamientos en jornada e in itinere
- Seguridad de las comunicaciones
- Formación en seguridad vial, conducción segura
- Sensibilización



Hacer el seguimiento y evaluación del Plan

- Obtener el valor de los indicadores y su grado de consecución
- Establecer nuevas medidas o redefinir las existentes



AGENDA 2030

Lograr el desarrollo sostenible en un mundo diverso

Implantar un **Plan de Movilidad Segura y Sostenible** en la empresa contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, los resultados de las acciones incluidas en el mismo incidirán directamente en :

- ❖ ODS8 sobre trabajo decente y crecimiento económico,
- ❖ ODS3 sobre salud y bienestar y
- ❖ ODS13 sobre acción por el clima, entre otros.



El desarrollo de este plan de movilidad forma parte de la responsabilidad de mejora de la empresa, directamente ligada a la responsabilidad social corporativa **RSC** y que además es extensible a toda la cadena de valor de la empresa.

El PMSS debe entenderse como una línea general de acción de compromiso con la seguridad vial: ésta como una responsabilidad compartida por

- las Administraciones,
- la sociedad civil y
- el tejido empresarial.

- ❖ Seguridad vial en la organización:
 - S.V. en la cadena de valor.
 - S.V. en la adquisición de bienes y servicios.
 - S.V. en la RSC de las empresas

Elaboración, edición, impresión y presentación en diversas Jornadas del manual "La movilidad al trabajo. Un reto pendiente".

LA MOVILIDAD AL TRABAJO: UN RETO PENDIENTE



- ❖ Implantación de un Plan de Movilidad Segura, Saludable y Sostenible en todos los centros de trabajo de la DGT.



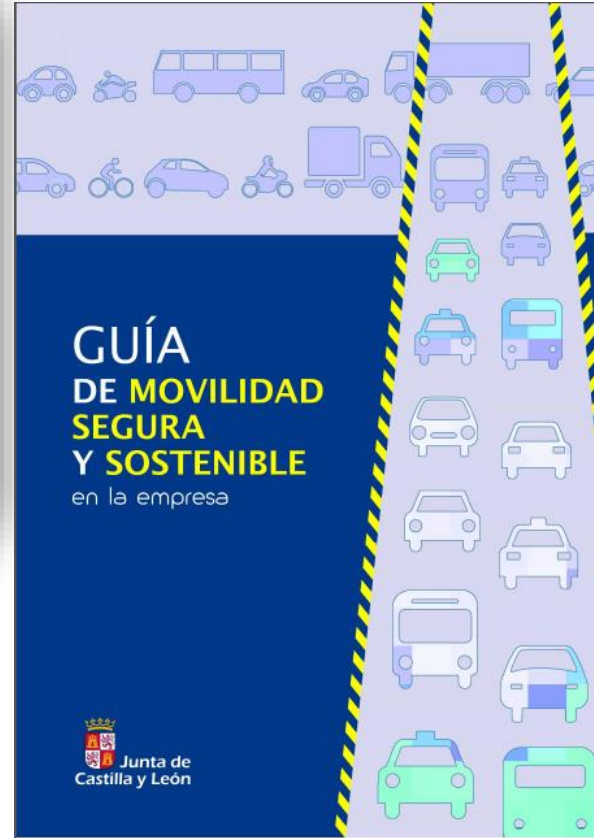
Proyecto de creación de un Sello de Movilidad Segura y Sostenible para empresas



Borrador diseño sello

- ❖ Asturias y Cantabria fueron pioneras en la puesta en marcha de este proyecto, que ahora queremos extender a todo el territorio nacional
- ❖ El desarrollo del Sello requiere la actuación conjunta y coordinada con las diferentes Comunidades Autónomas competentes.
- ❖ Contribuirá de una forma notable a la mejora de la seguridad vial en las empresas, destinatarias principales del proyecto.

Experiencias pioneras en la implantación del Sello de Movilidad: Asturias y Cantabria y Castilla-León



Objetivo: Extender el proyecto a todas las Comunidades Autónomas

Objetivos

- ❖ Incorporar la cultura de Movilidad segura y sostenible en las empresas (medianas y pequeñas).
- ❖ Impulso de Planes de movilidad segura en empresas.
- ❖ Ámbito urbano:
 - DUM.
 - Riders, comercio de última milla.
- ❖ Polígonos industriales.
- ❖ Colectivos diana : furgonetas y motocicletas.

Retos de la nueva movilidad post Covid

Aspectos favorables que se han generado y que deberían tener vocación de permanencia:

- ✓ Extensión y normalización del teletrabajo.
- ✓ Importante aumento de los usuarios de los modos no motorizados de transporte (desplazamientos a pie, en bicicleta o monopatín).
- ✓ Racionalización de los desplazamientos en los viajes de trabajo (las video conferencias y reuniones on line han demostrado su eficacia).

Externalidades negativas que se deberán abordar:

- ✓ Menor utilización del transporte público: es necesario que los ciudadanos recuperen la seguridad en la utilización del transporte público, elemento básico dentro de una nueva movilidad sostenible.
- ✓ La apuesta por el coche compartido ha sufrido un claro retroceso, tendencia que se debería intentar invertir en un futuro próximo
- ✓ La vista!!!

- ❖ Combatir la siniestralidad laboral y la vial exige esfuerzos y medidas comunes
- ❖ **La movilidad tiene que integrar los conceptos de sostenibilidad y seguridad**
- ❖ **Es** imprescindible promover la participación activa de las empresas
- ❖ Desde las Administraciones Públicas se debe fomentar la tarea y allanar los escollos
- ❖ **Imprescindible llegar a las PYMES Y MICROPYMES**
- ❖ *Con pocas inversiones se pueden conseguir grandes resultados*

Gracias por su atención

Paula María Márquez Padorno
Subdirectora del ONSV



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Observatorio Nacional de Seguridad Vial