



Guía para la elaboración de

# PLANES DE MOVILIDAD VIAL

## MUTUA BALEAR

Área de seguridad e higiene en el trabajo



SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
DIRECCIÓN GENERAL  
DE ORDENACIÓN DE  
LA SEGURIDAD SOCIAL

PLAN GENERAL  
DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

# PLANES DE MOVILIDAD VIAL

## Índice

Parte I: Gestión de la siniestralidad vial .....	4
1. Introducción .....	4
2. Tipos de accidentes viales .....	5
3. Algunos datos importantes .....	6
4. Gestión vial actual en las empresas .....	7
5. Elaboración de un plan de movilidad vial .....	9
6. Modelo de Plan de movilidad Vial .....	16
0. Portada .....	16
1. Introducción .....	17
2. Objeto .....	18
3. Definiciones y conceptos .....	18
4. Datos generales .....	19
5. Política empresa en seguridad vial .....	20
6. Descripción de la gestión vial en la empresa .....	24
7. Evaluación de riesgos .....	26
8. Plan de medidas a adoptar .....	28
9. Evaluación y revisión del plan .....	30
Parte II: Anexos .....	32

# Parte I:

## Gestión de la siniestralidad laboral



### 1. Introducción

Cada día millones de trabajadores se desplazan desde su casa para acudir al trabajo y viceversa. Otros tantos, además, deben desplazarse dentro del horario laboral para acudir a visitar a clientes, prestar servicios etc.. Derivados de estos desplazamientos cada año se producen miles de accidentes de tráfico. Según los últimos datos del estudio realizado por el INSHT, tres de cada diez accidentes laborales mortales tienen como causa el tráfico.

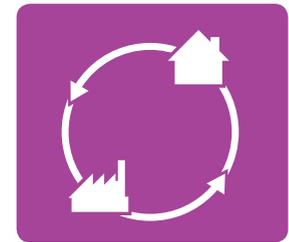
En una gestión integral de la prevención de riesgos laborales, el empresario debe analizar cómo llegan los trabajadores hasta su lugar de trabajo y cómo se desplazan durante su jornada laboral. Además de las obligaciones legales emanadas de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, plantearse una mejora en la gestión de la movilidad vial laboral, es también una demanda de la sociedad y del planeta en el que vivimos.

Actualmente los vehículos de transporte de personas y mercancías constituyen uno de los focos más importantes de emisión de CO2 a la atmósfera. Por tanto, si queremos proteger el medio ambiente y cuidar de las personas, debemos mejorar la gestión del transporte.

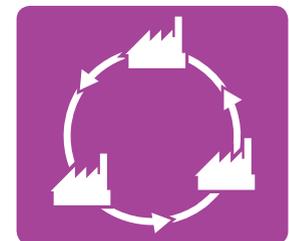
### 2. Tipos de accidentes viales

Podemos catalogar en dos grandes tipologías los accidentes viales laborales:

**1. Accidente in itinere:** Es aquel que se produce durante el desplazamiento del trabajador desde su casa hasta el centro de trabajo y viceversa. Para ello puede utilizar su propio vehículo, el de la empresa si lo tuviera o el transporte público.



**2. Accidente "en misión":** Es aquel que sufre un trabajador al realizar un desplazamiento desde el centro de trabajo a otro lugar para desempeñar la misión encargada por la empresa. Por ejemplo: técnicos, comerciales, personal de mantenimiento etc.





## 3. Algunos datos importantes

La movilidad con origen en el ámbito laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento. Según se desprende de los datos de la última Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España (MOVILIA) las personas ocupadas realizaban de media en un día laborable más de 62 millones de desplazamientos, lo que supone la mitad del total de los trayectos 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.

Los datos aportados por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) señalan que durante el 2012 se registraron 62.686 accidentes in itinere.

Estas cifras 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.

**62 millones**  
de desplazamientos  
de media  
en un día laborable

**41 millones**  
viajes de ida al trabajo  
y vuelta al domicilio  
de media en un día laborable

**62.686**  
Accidentes in itinere  
en 2012

## 4. ¿Qué están haciendo actualmente las empresas para gestionar la siniestralidad vial laboral?

La gran mayoría de empresas tienen contemplado en su evaluación de riesgos el accidente in itinere y/o en misión. También informan a los trabajadores para que sepan que están expuestos a ese riesgo y cuando algún trabajador sufre un accidente de este tipo, es común que simplemente se achaque a la fatalidad, al estado de la vía, a fenómenos meteorológicos....

Existen también algunos grupos de empresas que han decidido empezar a gestionar de forma activa este riesgo y han conseguido aplicar medidas para que la movilidad de los trabajadores sea más segura, racional y cómoda.



### 4.1. ¿Qué más pueden hacer las empresas para mejorar la gestión de este riesgo?

En primer lugar el empresario debe asumir que la forma en la que acuden los trabajadores al puesto de trabajo y viceversa, es algo que puede gestionarse y que una adecuada gestión, repercute muy



positivamente en la empresa, ya que muchos de estos accidentes pueden tener graves consecuencias.

No actuar ni gestionar correctamente la movilidad vial de los trabajadores puede tener consecuencias para la empresa, tales como:

- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- Aumento de las primas del seguro de los vehículos accidentados.
- Gastos de reparación del vehículo accidentado.
- Pérdida de negocio si se deben reestructurar o suprimir actuaciones debido a no tener disponible el vehículo.
- Riesgo psicosocial del trabajador que ha sufrido el accidente.
- Falta de conciliación de la vida laboral y personal .
- Pérdida de productividad (horas pasadas en atascos).
- Para la administración y la sociedad, los accidentes derivados de la movilidad vial también tienen consecuencias:

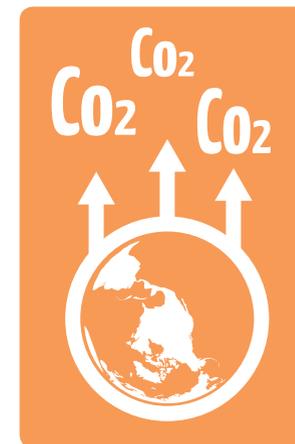
- Gastos sanitarios derivados de hospitalización
- Movilización y empleo de recursos de emergencia: médicos, ambulancias...
- Costes derivados de la reparación de daños a la vía pública o al mobiliario urbano



- Coste emocional de todas aquellas familias que pierden a un ser querido por un accidente de tráfico mientras iban o volvían o se desplazaban para poder trabajar.

- Para el medio ambiente:

- Contaminación del aire que respiramos.
- Se ha constatado que existe una relación directa entre el calentamiento global o cambio climático que está sufriendo nuestro planeta y el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero, como es el Dióxido de Carbono CO2 provocado por las sociedades humanas tanto industrializadas como en desarrollo.



En segundo lugar, una vez asumida la importancia de la movilidad vial, se deben poner en marcha una serie de actuaciones para analizarla y poner en práctica todas aquellas medidas que tecnológica y económicamente sean viables.

## 5.Elaboración de un Plan de Movilidad Vial

Elaborar un plan de movilidad vial no tiene por qué ser complicado ni excesivamente costoso, lo importante es adecuarlo a las necesidades y recursos de la empresa y que exista el compromiso por parte de

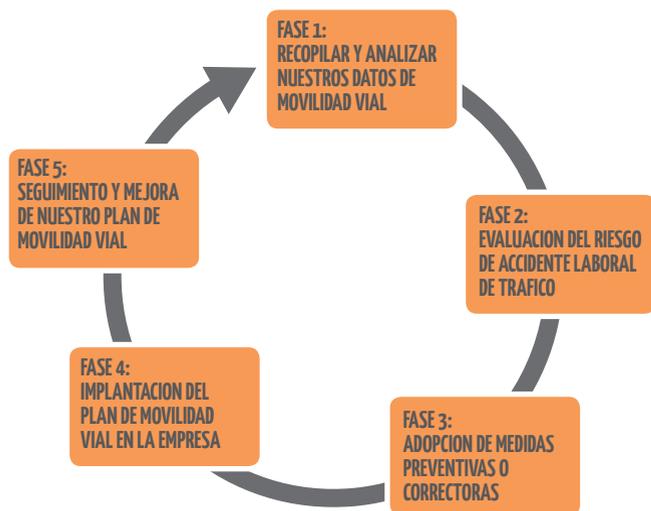


la dirección, siendo necesario asignar responsabilidades, tareas y tiempos para ejecutarlo y mantenerlo actualizado.

Una forma de plasmar el compromiso de la empresa puede ser a través de la redacción y firma de una política específica de seguridad vial. La Unión Europea ha redactado un documento llamado Carta Europea de Seguridad Vial que, una vez suscrita, sirve para evidenciar el compromiso de la empresa en esta cuestión. Para elaborar un plan de movilidad vial no es necesario suscribirse a esta iniciativa, aunque sí recomendable. Lo que sí es necesario es plasmar en una política de empresa el compromiso con respecto a la seguridad vial de los trabajadores.

En la segunda parte de esta guía podrá encontrar un modelo para realizar un plan de movilidad vial.

## 5.1. Fases para elaborar un Plan de Movilidad Vial



### Fase 1: Recopilación de información (ver modelo de cuestionario anexo II y III)

- Análisis de la empresa en relación a la movilidad vial:
  - a. En esta etapa se debería plasmar a qué sector se dedica la empresa.
  - b. Donde está localizada.
  - c. Cuántos empleados conforman la plantilla.
  - d. De cuántos coches de empresa dispone.
  - e. Qué antigüedad tienen...
- Análisis de la movilidad vial:
  - a. Tipo de vía empleada en desplazamientos.
  - b. Hábitos de desplazamiento.
- Análisis de los accidentes: Es importante analizar todos los accidentes, no sólo los accidentes que hayan causado baja. Para ello consultaremos los partes de accidente, así como la investigación realizada por el servicio de prevención.
- Análisis de los factores relacionados con la gestión de la propia empresa y que influyen o pueden influir en la conducción:
  - a. Tipo de contratación del personal.
  - b. Tipo de remuneración de los desplazamientos (por ejemplo, si no se paga el ticket del parking puede que el trabajador se vea obligado a aparcar en zonas inadecuadas o a dar vueltas para encontrar aparcamiento).
  - c. Si existe política de formación específica para los empleados que conducen.



- d. Análisis del tipo de revisiones médicas que se hace a los trabajadores.
  - e. Si existe flexibilidad en el horario laboral tanto a la entrada como a la salida.
- Estudio del tipo de gestión de los desplazamientos en la empresa. En esta etapa se debería analizar, por ejemplo:
- a. Cantidad de desplazamientos que se realizan dentro de la jornada (para ello podremos revisar partes de visita, ordenes de reparación, hojas de kilometraje y todos aquellos documentos que nos sirvan para poder obtener esta información).
  - b. Desplazamientos que se realizan con el coche del trabajador o de la empresa, si existe constancia de estos desplazamientos, etc..
  - c. Vehículos de la empresa que lleven sistemas de comunicación y/o información (manos libres, GPS).
  - d. Cuántos trabajadores disponen de móvil de empresa o reciben llamadas a sus teléfonos. Es necesario hablar con los trabajadores para que nos puedan explicar si es común que deban atender llamadas de la empresa mientras conducen o si el sistema de GPS es funcional.
  - e. Si existen presiones de tiempo durante los desplazamientos.

## Fase 2: Evaluación del riesgo

■ Concluida la fase de recogida de información se abre una segunda fase en la que la empresa deberá realizar una evaluación del riesgo. Para ello deberá analizar toda la información obtenida, así como todas las infraestructuras y vehículos de empresa que puedan tener repercusión en la seguridad vial.

■ Para hacer la evaluación del riesgo puede utilizarse el método de INSHT basado en la Severidad y la Probabilidad del daño. Es un método sencillo, que puede adecuarse a cualquier riesgo. Para información sobre el método, consultar Nota Técnica de Prevención 330 del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene.

■ Una vez concluida la evaluación y en función de los resultados de ésta, la empresa debería seleccionar y priorizar los colectivos de trabajadores en los que se deben aplicar las medidas preventivas.



## Fase 3: Redacción de las medidas preventivas o correctoras

Una vez terminada la recopilación de la información y realizada la evaluación, deben fijarse unas medidas preventivas y/o correctoras, así como establecer unos objetivos a alcanzar, por ejemplo: reducir en un 20% el número de accidentes en misión y/o in itinere. En el anexo IV podrá encontrar un listado abierto con algunas de las medidas que se podrían adoptar.

Si la empresa por razones económicas, administrativas, legales no puede ejecutar de manera unilateral algunas medidas, puede



buscar el apoyo y colaboración de otras empresas de la zona, administraciones, Dirección General de Trafico etc...

## Fase 4: Implantación del plan



**1. Planificar las actividades que se van a desarrollar.** Es necesario establecer un calendario de planificación, así como un término de inicio y final o revisión de las medidas.

**2. Comunicación a toda la organización.** Es fundamental que todos los trabajadores estén informados del plan de movilidad vial de su empresa. Para ello se puede incluir información en la intranet de la empresa o programar reuniones presenciales con los trabajadores en caso de que no se disponga de este sistema de comunicación interna.

**3. Adecuación de equipos e instalaciones cuando sea necesario.** Derivado de la fase 1 y 2, la empresa contará con toda la información del estado de los equipos e instalaciones. Por tanto, sabrá si es necesario hacer una inversión inmediata, en caso de que fuera posible y/o necesario, o si debe planificar recursos para poder hacer frente a medio plazo a esta adecuación.

**4. Adaptación de la organización a los cambios.** Mantener informados a todos los trabajadores de la empresa del plan de seguridad vial y del desarrollo de acciones.

## Fase 5: Seguimiento y revisión

Esta etapa es fundamental. Sin ella todo el esfuerzo realizado por la empresa puede no verse recompensado. El Plan de Movilidad Vial no debe ser un documento que se redacte y se archive, sino un documento vivo y útil que se vaya adaptando a los cambios que puedan sucederse en la empresa.

En esta etapa se deberá:

- 1.** Definir los indicadores del plan de seguridad vial (por ejemplo, nº de accidentes de tráfico laboral por Km. recorrido, nº de trabajadores formados, nº de trabajadores que han cambiado el vehículo privado por el transporte público, etc.).
- 2.** Obtener el valor de los indicadores (partes de accidente, información de las compañías de seguros, etc.).
- 3.** Analizar y evaluar el resultado de los indicadores para extraer conclusiones.
- 4.** Establecer nuevas medidas o revisar las adoptadas.

## 6. Modelo de Plan de movilidad Vial

### 6.0. “Portada”

#### Plan Movilidad Vial

Razón social:	Realizado por:
Domicilio:	Firma:
Fecha:	Aprobado por:
	Firma:

### 6.1. “Introducción”

El crecimiento de las ciudades y el traslado de las empresas a polígonos comerciales o industriales situados en las afueras de las mismas, ha modificado la forma en que los trabajadores deben desplazarse al trabajo. El vehículo particular es en muchas ocasiones el tipo de transporte elegido ya sea por comodidad o por falta de buenas conexiones en el transporte público.

El art. 115 de la Ley General de la Seguridad Social define el concepto de accidente de trabajo y recoge en su primer supuesto, que tendrá consideración de accidente de trabajo aquel que sufra el trabajador al ir y volver del mismo.

También son calificados de accidentes de trabajo aquellos ocurridos en misión ya que emana del tercer supuesto de dicho artículo, en el que considera accidente de trabajo los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.

Por ello la empresa [nombre de la empresa] entiende que forma parte de sus responsabilidades en materia de prevención el examinar y mejorar la gestión de la movilidad vial de sus trabajadores.

### 6.2. “Objeto”

Analizar la situación actual de la movilidad vial en la empresa y elaborar e implantar un conjunto de actuaciones con el fin de favorecer una movilidad eficiente que ayude a prevenir, reducir y/o controlar el riesgo de accidentes in itinere y en misión.

El presente plan es de aplicación a todos los trabajadores de [nombre de la empresa]

### 6.3. “Definiciones y conceptos”

■ **Accidente de trabajo.** Toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

■ **Accidente de tráfico laboral.** Aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

- **Accidentes de tráfico “in itinere”.** Aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo.
- **Accidente “en-misión”.** Aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo ya sea propio o de la empresa para realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de ésta para cumplir con las tareas encargadas por la empresa.

■ **Riesgos laborales derivados de la seguridad vial:** Conjunto de riesgos a los que está expuesto el trabajador por transitar o circular por una vía.

■ **Evaluación de riesgos:** proceso dirigido a estimar la magnitud de aquellos riesgos que no hayan podido evitarse, obteniendo la información necesaria para que el empresario esté en condiciones de tomar una decisión apropiada sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas y, en tal caso, sobre el tipo de medidas que deben adoptarse.

### 6.4. “Datos Generales”

#### 6.4.1. Datos identificativos empresa

- Razón social:
- N.I.F:
- C.C.C.:
- C.N.A.E.
- Dirección:
- Centro/s de trabajo:
- Localización : [adjuntar mapa de localización]

#### 6.4.2. Descripción actividad

En este apartado se describiría a que se dedica la empresa así como todos los datos derivados de la actividad que sean importantes para la movilidad de los trabajadores.

### 6.4.3. Organización de la empresa, funciones y responsabilidades

En este apartado debería incluirse una breve descripción de los departamentos (si existen) así como la indicación de si hay uno o varios centros de trabajo .En este apartado debe incluirse un organigrama de la empresa.

## 6.5. “Modelo de Política de Seguridad Vial Laboral”

### (PREÁMBULO)

**Considerando** que el número actual de víctimas de accidentes de tránsito en Europa ha alcanzado un nivel inaceptable es conveniente adoptar las medidas más eficaces para reducir este número lo antes posible.

**Considerando** que una actuación coordinada entre las numerosas partes que por diversos conceptos tienen responsabilidades en este ámbito resulta más adecuada para obtener los resultados previstos.

**Estimando** que existen medidas eficaces para alentar a los usuarios de la red viaria a aplicar las normas de seguridad, y que incluso pueden adoptarse nuevas medidas tales como reducir la exposición de los usuarios al riesgo de accidente; que la repercusión de tales medidas será tanto mayor cuantos más participantes intervengan en ellas.

**Confiando** en el sentido de la responsabilidad de las personas y las organizaciones interesadas.

**Consciente** de que el coste de las medidas en pro de la seguridad vial es muy escaso si se tiene presente el coste humano, social y económico de la inseguridad vial.

### (OBJETIVO)

[nombre de la empresa] SE COMPROMETE A APLICAR VOLUNTARIAMENTE LAS MEDIDAS QUE SE DERIVAN DE SU RESPONSABILIDAD Y DE SUS ACTIVIDADES A FIN DE ALCANZAR MAYORES PROGRESOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL. SE COMPROMETE, EN PARTICULAR, DENTRO DE LOS LÍMITES DE SUS RESPONSABILIDADES Y ESPECIFICIDADES A LLEVAR A LA PRÁCTICA AL MENOS UNO DE LOS PRINCIPIOS Y MEDIDAS SIGUIENTES:

### (PRINCIPIOS)

1. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de reducción de la siniestralidad en carretera.
2. Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios y sus propios criterios decisorios principales en el marco de sus actividades de investigación, de su organización y de sus inversiones, así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así elaborar un auténtico plan de seguridad vial.
3. Compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que

facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.

4. Contribuir a la prevención de accidentes de circulación mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos:
  - Formación e información iniciales y continuas de los conductores.
  - Equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles.
  - Remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los riesgos de accidente y su gravedad y fomentar una conducción segura.
5. Perfeccionar y aplicar tecnologías que contribuyan a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.
6. Contribuir a desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las personas que actúen en su nombre o bajo su administración y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.
7. Crear un marco que favorezca la introducción de actividades educativas permanentes y la rehabilitación de los conductores de riesgo.
8. Procurar contribuir en la medida de lo posible a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.

9. Velar por que se preste asistencia médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.
10. Aceptar una revisión posterior entre las partes, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adoptado para incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las consideraciones y acuerdos para revisar las medidas.

### (COMPROMISO CONCRETO)

Tomar por iniciativa propia la decisión de aplicar medidas que superen los meros requisitos reglamentarios vigentes; a saber: [espacio que debe rellenar el signatario].

En ..... , a  
[Nombre, firma y cargo]

Fuente: European Road Safety Charter

### 6.6. “Descripción de la gestión vial en la empresa”

En este apartado debe incluirse toda la información de la situación actual de la gestión de la movilidad en la empresa. Para ello la empresa deberá cumplimentar el anexo I y extraer los resultados de los cuestionarios (anexo II) rellenados por los trabajadores.

También deberá designarse a un responsable del plan de movilidad vial. Éste será el encargado de gestionar y controlar la correcta elaboración, implantación y revisión del plan.

#### Funciones y responsabilidades en movilidad vial.

- **Dirección.** El gerente o el equipo de dirección será el encargado de liderar el proceso, asignando los recursos humanos y económicos necesarios para la elaboración, implantación y revisión del plan.
  - Asignará o aprobará la figura del responsable del plan de movilidad vial en la empresa.
  - Aprobará el plan de movilidad.
  - Se implicará en el proceso de implantación y revisión participando en las reuniones en las que se deban tomar decisiones que afecten al desarrollo y revisión del plan de movilidad.
  - Fomentar la participación de los representantes de los trabajadores, si los hubiera, en el proceso de elaboración y revisión del plan de movilidad vial.

- **Gestor de movilidad.** Será la persona encargada de elaborar y gestionar el plan de movilidad.

- Preparará un calendario de trabajo del proceso de elaboración, implantación y revisión del plan, así como de los departamentos y/o grupos de trabajo implicados.
- Elaborará y revisará el plan de movilidad.
- Servirá de enlace entre los trabajadores y la dirección en todos aquellos temas relacionados con la movilidad vial.
- Trabajarán activamente para promover actitudes responsables y seguras en torno a la movilidad vial.

- **Trabajadores.** Participarán de forma activa y seguirán las consignas de dirección y del gestor de movilidad.

- Seguir los procedimientos de trabajo establecidos en relación a la movilidad vial.
- Cooperar en las actividades de formación e información
- Cooperar con la empresa para conseguir establecer una cultura de movilidad sostenible y segura.

### 6.7. “Evaluación de riesgos”

Para elaborar la presente evaluación se ha utilizado el método de valoración del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo.

El proceso de evaluación de riesgos se compone de las siguientes etapas:

- Análisis del riesgo, mediante el cual se:
  - Identifica el peligro
  - Se estima el riesgo, valorando conjuntamente la probabilidad y las consecuencias de que se materialice el peligro.

El Análisis de los posibles peligros proporcionará la magnitud del riesgo.

- Valoración del riesgo, con el valor del riesgo obtenido, y comparándolo con el valor del riesgo aceptable, se emite un juicio sobre la tolerabilidad del riesgo en cuestión.

Si de la evaluación del riesgo se deduce que el riesgo es no tolerable, debe controlarse el riesgo y se propondrán una serie de medidas a tomar por parte de la empresa para controlarlo.

#### Niveles de Riesgo

		Consecuencias		
		Ligeramente Dañino LD	Dañino D	Extremadamente Dañino ED
Probabilidad	Baja B	Riesgo Trivial T	Riesgo Tolerable TO	Riesgo Moderado MO
	Media M	Riesgo Tolerable TO	Riesgo Moderado MO	Riesgo Importante I
	Alta A	Riesgo Moderado MO	Riesgo Importante I	Riesgo Intolerable IN

#### Modelo de formato para la evaluación de riesgos

Centro de trabajo:										
Puesto de trabajo:										
Número de trabajadores:										
Fecha evaluación:										
Peligro*	Probabilidad			Consecuencias			Estimación del riesgo			
1.	B	M	A	LD	D	ED	T	TO	M	IN
2.										
3.										
4.										
5.										
6...										

\* Consultar Anexo III Listado no exhaustivo de peligros

### 6.8. “Plan de acción”

El resultado de una evaluación de riesgos debe servir para hacer un inventario de acciones, con el fin de diseñar, mantener o mejorar los controles de riesgos. Es necesario contar con un buen procedimiento para planificar la implantación de las medidas de control que sean necesarias.

Los métodos de control deben escogerse teniendo en cuenta los siguientes principios:

- a. Combatir los riesgos en su origen.
- b. Adaptar el trabajo a la persona, en particular en lo que respecta a la concepción de los puestos de trabajo, así como a la elección de los equipos y métodos de trabajo.
- c. Tener en cuenta la evolución de la técnica.
- d. Sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún peligro.
- e. Adoptar las medidas que antepongan la protección colectiva a la individual.
- f. Dar las debidas instrucciones a los trabajadores.

### Formato plan de acción

Plan de Acción				
Peligro nº	Acción requerida*	Responsable	Fecha Finalización	Comprobación eficacia (fecha y firma)

Evaluación realizada por: Plan de acción realizado por: Fecha próxima evaluación:	Firma:	Fecha:
	Firma:	Fecha:

\* Consultar listado Anexo IV. Listado no exhaustivo de posibles medidas preventivas/correctoras.

### 6.9. “Evaluación y revisión del plan”

En este apartado se redactará la periodicidad con la que se revisará el plan, así como todos aquellos comentarios que puedan ser útiles para tomar decisiones en función del nivel de éxito conseguido en la implantación del plan.

Con anterioridad a la implantación del plan la empresa debe realizar una revisión previa de las medidas de prevención que van a adoptarse, considerando lo siguiente:

- a. Si los nuevos sistemas de control de riesgos conducirán a niveles de riesgo aceptables.
- b. Si los nuevos sistemas de control han generado nuevos peligros.
- c. La opinión de los trabajadores afectados sobre la necesidad y la operatividad de las nuevas medidas de control.

Posterior a la implantación también debe hacerse una revisión periódica del plan. Para realizar esta revisión la empresa deberá configurar una serie de indicadores medibles que sirvan para valorar la eficacia del plan.(ver anexo V:Indicadores)

## I. Modelo de cuestionario para el trabajador

- 1 Sexo:  Hombre  Mujer
- 2 Edad:  16-17 años  18-25 años  26-40 años  
 41-50 años  51 años o más
- 3 ¿Cómo va y viene al trabajo?
- Vehículo propio  Vehículo de empresa  
 Transporte público  Moto  
 Bicicleta  A pie
- 4 Número de km. diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta): ..... kilómetros
- 5 Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta):  
.....
- 6 ¿A cuántos kilómetros de distancia está su domicilio del lugar de trabajo? .....
- 7 Si debe desplazarse durante su jornada de trabajo ¿Cómo lo hace?
- Vehículo propio (coche o moto)  Vehículo de empresa
- 8 ¿Ha sufrido algún accidente de tráfico laboral en los últimos 5 años?
- Sí  No
- 9 ¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos dentro de su jornada de trabajo?
- A diario  Alguna vez a la semana  
 Una o dos veces al mes  Varias veces al año

- 10 Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)
- Estado de la carretera  Intensidad del tráfico  
 Estado del vehículo  La organización del trabajo  
 Mi propia conducción  Otros .....
- .....
- 11 ¿Nos podría indicar algunas medidas para eliminar o reducir el riesgo?
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- 12 ¿Utiliza el cinturón de seguridad?  Sí  No
- 13 Durante la conducción ¿Utiliza el móvil?  Sí  No
- 14 ¿Tiene la posibilidad de acogerse a un sistema de horario de entrada y salida flexible?
- Sí  No
- 15 ¿Existe en su departamento un sistema de bonificación por tiempos y plazos que puedan afectar a los desplazamientos?
- Sí  No

La información contenida en este cuestionario es anónima y será tratada de manera estadística con la finalidad de mejorar la movilidad vial

Una vez rellenado devolver a la empresa

## II. Cuestionario para la empresa

- 1** ¿Está contemplado el riesgo de accidente in itinere o en misión en la evaluación de riesgos laborales?
- Sí  No
- 2** ¿Existe una política de seguridad vial o se hace mención en la política de prevención de riesgos laborales a la seguridad vial?
- Sí  No
- 3** ¿Se ha informado a los trabajadores del riesgo de accidente in itinere o en misión?
- Sí  No
- 4** ¿Se ha formado a los trabajadores del riesgo y las medidas preventivas para evitar el riesgo de accidentes in itinere o en misión?
- Sí  No
- 5** ¿Se realiza vigilancia de la salud a todos los trabajadores expuestos a este riesgo?
- Sí  No
- 6** ¿Los trabajadores que conducen en el trabajo reciben formación específica en seguridad vial?
- Sí  No
- 7** En caso afirmativo, ¿Con qué periodicidad se imparten estos cursos?
- Anualmente  Bianualmente  Cada tres años o más

- 8** ¿Se ha informado a los trabajadores de la prohibición de tomar alcohol o drogas en el trabajo o trabajar bajo sus efectos?
- Sí  No
- 9** ¿Saben los trabajadores que si toman medicamentos puede interferir en la conducción y deben informar a la empresa?
- Sí  No
- 10** Si existen coches de empresa ¿Es la seguridad uno de los aspectos fundamentales a la hora de elegir el modelo?
- Sí  No
- 11** ¿El mantenimiento de los vehículos de la empresa se realiza en los plazos señalados por el fabricante así como por las normas vigentes?
- Sí  No
- 12** ¿En caso de que se detecte una avería, saben los trabajadores a quien deben comunicársela?
- Sí  No
- 13** ¿Usan los empleados sus propios vehículos privados en el trabajo?
- Sí  No
- 14** En caso de que se utilicen los vehículos privados de los trabajadores en el trabajo ¿Tiene la empresa información del mantenimiento y estado de los vehículos?
- Sí  No

**15** ¿Tiene la empresa un procedimiento de actuación en caso de que uno o varios vehículos privados no cumplieren con las normas de seguridad?

- Sí  No

**16** En caso afirmativo ¿Qué medidas se toman?

.....  
.....  
.....

**17** ¿Utiliza la empresa vehículos de alquiler?

- Sí  No

**18** En caso afirmativo ¿Qué criterios se siguen a la hora de alquilar un vehículo?

- Precio  Disponibilidad  Otros .....

.....

**19** ¿Se tienen en cuenta en la planificación de los trayectos el tiempo de conducción, de descanso, los problemas del tráfico, la conducción nocturna, las condiciones climatológicas adversas y otros aspectos que puedan influir en el tiempo y generar estrés?

- Siempre  Casi siempre  A veces  Nunca

En caso de no haber respondido siempre, explique el por qué:

.....  
.....  
.....

**20** ¿Se ha informado a los trabajadores que es requisito indispensable el cumplir siempre con la normativa vigente?

- Sí  No

**21** ¿Existe un reglamento interno para el uso de teléfonos móviles durante la conducción?

- Sí  No

**22** ¿Se realizan investigaciones de los accidentes in itinere o en misión?

- Sí  No

**23** ¿Se ha comunicado a los trabajadores la necesidad de que informen a la empresa cuando sufren incidentes en los desplazamientos in itinere o en misión ( aquellos en los que se producen daños materiales pero no personales)?

- Sí  No

**24** ¿Se realizan investigaciones de los incidentes ocurridos in itinere o en misión?

- Sí  No

**25** ¿Reciben los trabajadores información sobre los accidentes y/o incidentes ocurridos así como las medidas de prevención a adoptar?

- Sí  No

### III. Listado no exhaustivo de peligros

#### 1. Relacionados con la empresa

- Falta de sistema de control sobre el estado de los vehículos.
- Falta de plan de mantenimiento de los vehículos.
- Ausencia de flexibilidad horaria en aquellos puestos que lo permitan.
- Falta de formación en seguridad vial de los trabajadores.
- Existencia de incentivos relacionados con la reducción del tiempo invertido en la movilidad vial.

#### 2. Relacionados con el vehículo

- Vehículo sin pasar la Inspección Técnica de Vehículos ( I.T.V.).
- Vehículo en mal estado de conservación.
- Vehículo sin sistema de comunicación de manos libres.
- Otros (especificar).
- Documentación deficiente (seguro, permiso de circulación...).
- No existencia de repuestos obligatorios ( triángulos ,chaleco reflectante, rueda de repuesto).

#### 3. Relacionados con el estado de la vía

- Mal estado de la vía.
- Deficiente señalización de zonas peligrosas.

- Existencia de puntos peligrosos registrados por la DGT.
- Zonas de tráfico denso o muy denso.
- Zona en la que se producen atascos en horas punta.
- Condiciones climatológicas adversas.
- Realización de obras en la calzada.
- Posición incorrecta a la hora de conducir.
- Otros (especificar).

#### 4. Relacionados con el factor humano

- Tomar medicamentos que puedan provocar sueño, disminución de la atención y de los reflejos, etc.
- Ingerir alcohol.
- Consumir drogas.
- Utilización del móvil mientras se conduce.
- No hacer uso de los sistemas de seguridad del vehículo.
- Exceso de velocidad.
- Realizar maniobras prohibidas (adelantamientos en línea continua, saltarse ceda el paso o stop...).
- No hacer las pausas reglamentarias.
- No ubicar la carga correctamente.
- Utilización inadecuada de la seguridad pasiva del vehículo (reposacabezas, espejos retrovisores).

## IV. Listado no exhaustivo de medidas correctoras

- Reducción de los desplazamientos siempre que sea posible. Por ejemplo, utilización de sistemas de video conferencia, programación de las reuniones teniendo en cuenta las horas punta y la conciliación laboral.
- Promoción de los desplazamientos en bicicleta. Para ello la empresa tendría que estudiar las vías de acceso, así como poner a disposición de los trabajadores instalaciones para que puedan aparcar de forma segura su bicicleta y asearse (duchas).
- Promoción del desplazamiento a pie hasta el lugar de trabajo. Esto sólo se podrá hacer en aquellos casos en los que se sepa que hay un número suficiente de trabajadores que viven en las cercanías de la empresa o si la población en la que está ubicada la empresa es de pequeñas dimensiones. Esta medida, junto con el desplazamiento en bicicleta aporta un beneficio para la salud de los trabajadores y a la sostenibilidad medioambiental.
- Adopción de horarios continuos, así como habilitar espacios que sirvan de comedor. En función del tipo de empresa, puede analizarse la posibilidad de que todos o algunos trabajadores hagan horario continuo, con ello reduciríamos a la mitad los desplazamiento que deben hacer los trabajadores. En aquellos casos en los que no sea posible, podría estudiarse la posibilidad de habilitar una zona para que sea utilizada como comedor (mesa, sillas, microondas, nevera). De esta forma los trabajadores que no tengan horario continuo, podrían quedarse a comer en la empresa y evitar así tener que desplazarse.
- Transporte colectivo de empresa: Consiste en la contratación por parte de la entidad que quiere implantar un plan de movilidad vial de una empresa de transporte para que realice el servicio de recogida de

los trabajadores. Si bien puede no ser viable instaurar esta medida para una sola empresa, si ésta ubicada en un polígono podría sugerirse la posibilidad a otras empresas cercanas, de tal manera que se repartieran los costes y los beneficios de esta iniciativa entre varias empresas.

- Fomentar el uso del transporte público: Informar a los trabajadores de cuáles son los medios de transporte público (metro, autobús, tren), así como de los horarios. En ocasiones los trabajadores no utilizan el transporte público porque no existe una conectividad adecuada con la empresa. Por ejemplo, la estación de tren está a 4 kilómetros del centro de trabajo. Los trabajadores no utilizan este medio, porque desde la parada de tren al centro de trabajo no existe transporte. En estos casos sería adecuado organizar un servicio de lanzadera que conectara la parada con el centro de trabajo.
- Fomentar el uso compartido del vehículo entre los trabajadores:
  - Elaboración de un folleto en el que se explique qué es el sistema de vehículo compartido, así como las ventajas de éste. En él también se podrían incluir las direcciones de las páginas web en las que se puede utilizar este sistema, como por ejemplo la del ayuntamiento de Valencia, Madrid o el Consell de Mallorca.

■ Estudiar la posibilidad de tele-trabajo: La empresa podría analizar los puestos o tareas en las que sea posible trabajar desde casa. Una vez llegada a la conclusión de si es viable o no podría ofertar esa posibilidad.

■ Formación teórico-práctica específica para conductores no profesionales: Ya hay empresas que dan a sus trabajadores pautas de conducción defensiva, explicación de cómo afectan determinadas situaciones en la conducción, la importancia del factor humano,

complementadas por unas prácticas en circuito cerrado con un profesional cualificado.

- Elaborar un manual de seguridad vial adaptado a las características de la empresa para su distribución entre los trabajadores (ver manual de seguridad vial de Mutua Balear).
- Elaborar carteles y trípticos de seguridad vial para que sean colgados en la empresa.
- Publicación en el tablón de anuncios o intranet de la estadística de accidentes in itinere o en misión ocurridos.
- Publicación en el tabón de anuncios o intranet de las causas y las medidas preventivas a adoptar cuando se haya producido un accidente o incidente.
- Elaboración de un plan de mantenimiento de los vehículos de empresa, así como pactar con los trabajadores que usen su vehículo privado para los desplazamientos, el mantenimiento adecuado y su periodicidad.

## V. Listado no exhaustivo de posibles indicadores

- N° de videoconferencias realizadas
- N° de trabajadores que han decidido ir o volver habitualmente al trabajo en bicicleta.
- N° de trabajadores que han decidido ir o volver habitualmente andando al trabajo.
- N° de trabajadores que han decidido ir o volver al trabajo utilizando el transporte público.
- N° de accidentes ocurridos en misión.
- N° de accidentes ocurridos in itinere.
- N° de puntos perdidos en el carné por trabajador.
- N° de trabajadores formados en movilidad vial.
- N° de trabajadores que conocen el plan de movilidad vial de la empresa.
- N° de campañas informativas realizadas.
- N° de medidas preventivas aplicadas en el plazo previsto.
- N° de medidas preventivas aplicadas fuera del plazo previsto.
- N° de medidas preventivas no aplicadas en el plazo previsto.
- N° de sesiones formativas realizadas.

## VI. Consideraciones a la hora de realizar la evaluación

Una vez recopilada la información necesaria a través del análisis de los cuestionarios, la siguiente fase es la de evaluar. Una vez obtenida y analizada, deberemos seleccionar los riesgos (anexo III) y para valorarlos deberemos combinar la probabilidad de que estos sucedan con la severidad de las consecuencias.

Según este método, la probabilidad se clasificará en alta, media o baja. A modo de ejemplo, un trabajador que utilice todos los días el coche para ir a trabajar podría tener una probabilidad alta de tener algún tipo de percance con su coche, uno que lo utilice tres veces por semana podría tener una probabilidad media y el que lo utilice menos de una, probabilidad baja. Este podría ser un baremo, si bien tal como hemos visto, el factor humano es el más predominante en los accidentes de tráfico, por ello este baremo debería complementarse con las respuestas recogidas en los cuestionarios. Otro factor a tener en cuenta sería el número de kilómetros recorridos por el trabajador, teniendo en cuenta que se incrementa el riesgo de accidente cuanto mayor es el número de kilómetros que éste deba recorrer.

Otra forma de valorar la probabilidad del riesgo podría ser atendiendo al número de trabajadores que puedan verse afectados. Por ejemplo, si la situación afecta a menos del 25% de la plantilla la probabilidad podría entenderse como baja, si afecta entre un 25% y un 50% la probabilidad podría ser media y si afecta a más del 50% de la plantilla podría ser considerada como alta.

En cuanto a la severidad según el instituto, el riesgo puede ser ligeramente dañino, dañino o extremadamente dañino. A modo de

ejemplo la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico en una autovía podría suponer un daño considerado extremadamente dañino, sufrirlo dentro de ciudad en la que la velocidad es de 50 Km. o menos podría ser un supuesto de dañino y si el traslado se hace en bicicleta o a pie, dentro de carril bici podría ser ligeramente dañino. Para poder acotar un poco mejor la gravedad del riesgo debería complementarse con la información obtenida de los cuestionarios, ya que dependiendo del trayecto y las circunstancias un peatón puede también ser objeto de un accidente grave, como por ejemplo un atropello.

**OFICINAS CENTRALES Y CENTRO ASISTENCIAL**

Gremi Forners, 2  
Poligono Son Castelló  
07009 - Palma de Mallorca  
Tel. 971 43 49 48

**CLÍNICA MUTUA BALEAR**

Bisbe Campins, 4  
07012 Palma de Mallorca  
Tel. 971 21 34 00

**OFICINA PALMA**

Rambla, 16 bajos  
07003 Palma de Mallorca  
Tel. 971 21 34 22

**INCA**

Avda. Antonio Maura, 115 A  
(esquina canónigo Quetglas)  
07300 Inca  
Tel. 971 50 13 65

**MANACOR**

Balería, s/n (esq. Ronda Instituto)  
07500 Manacor  
Tel. 971 55 57 73

**FELANITX**

Plaza Arrabal, 6  
07200 Felanitx  
Tel. 971 58 01 62

**MAÓ**

San Sebastián, 60  
07706 Maó  
Tel. 971 36 79 17

**EIVISSA**

Murcia, 25  
07800 Eivissa  
Tel. 971 30 07 62

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

Luis Doreste Silva, 64  
35004 Las Palmas de G.C  
Tel. 928 29 64 65

**TENERIFE**

Eliás Ramos, 4  
Residencial Anaga,  
Edificio Sovhispan  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
Tel. 922 24 54 79

**ARRECIFE DE LANZAROTE**

El Isleño, 13  
35500 Arrecife de Lanzarote  
Tel. 928 81 08 69

**PUERTO DE LA CRUZ**

Centro Administrativo  
Avda. Marqués de Villanueva  
del Prado, s/n,  
Centro Comercial La Cúpula.  
Locales 98-99  
38400 Puerto de la Cruz  
Tel. 922 38 99 85

**MADRID**

Centro Administrativo  
Asura 41C, local 1  
28043 Madrid  
Tel. 91 759 95 21

**MÁLAGA**

Centro Administrativo  
C/ Martínez Campos, 16 -1 ° A  
29001 Málaga  
Tel. 952 21 66 10

**CÁDIZ**

Avda. de los Descubrimientos  
Poligono Urbisur  
(Edif. Las Redes), portal 1  
11130 Chiclana de la Frontera  
Tel. 956 49 74 05



MINISTERIO  
DE EMPLEO  
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

DIRECCIÓN GENERAL  
DE ORDENACIÓN DE  
LA SEGURIDAD SOCIAL

**MUTUA BALEAR**

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

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

PLAN GENERAL DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL