

LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO DEL TRABAJO



PERE NAVARRO OLIVELLA

LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA

Primera causa de muerte violenta en España.

3.823 muertos en 2007.

19.294 heridos graves.

123.223 heridos leves.

99.000 accidentes con víctimas.

Primera causa de muerte entre 15 y 34 años.

1.696 muertos en 2007.

Fallecidos

Carretera 3.028 76%

Zona urbana 741 24%

Accidentes con víctimas

Carretera 49.817 50%

Zona urbana 50.695 50%

LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO SON EVITABLES.
Países de nuestro entorno nos enseñan como hacerlo.

Sobre la movilidad

- De la circulación a la movilidad.
- Nuevo orden de prioridades.
- Hacia una movilidad sostenible y segura.
- Una buena política de movilidad condición previa indispensable de la política de seguridad vial.

LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE

Reducir en un 50% las víctimas mortales en el 2010.

LA UNIÓN EUROPEA

PROGRAMA DE ACCIÓN EUROPEO:

La seguridad vial es una responsabilidad compartida.

- No valen las iniciativas aisladas. Hay que hacer planes, marcar objetivos e identificar las acciones para conseguirlos.
- Hay que implicar a todos los niveles de la Administración.
- Hay que implicar a la sociedad civil.

LA SEGURIDAD VIAL

Y

EL MUNDO DEL TRABAJO.

El 39% de los accidentes de trabajo mortales son accidentes de tráfico.

De los 1.286 accidentes mortales de trabajo, 500 fueron accidentes de tráfico.

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.

De los accidentes de trabajo mortales el 31% corresponden al transporte profesional y el 69% a no profesionales.

Si queremos reducir las víctimas mortales de los accidentes de trabajo en desplazamiento, la clave son los trabajadores no profesionales.

El 30% de los accidentes laborales de tráfico son “en misión” y el 70% son “in itinere”.

Si queremos reducir los accidentes laborales de tráfico, la clave son los desplazamientos al ir o volver del trabajo.

LA SEGURIDAD VIAL

Y

EL MUNDO DEL TRABAJO.

En los accidentes al ir o volver del trabajo el 64% se producen al ir a trabajar y el 36% al volver.

Así pues y en contra de lo que la gente opina parece que hay más riesgo al ir a trabajar que al volver.

Los datos son los datos y les invito a que busquen su propia Explicación.

Se ha avanzado mucho desde la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, tenemos delegados de prevención, técnicos de prevención, servicios de prevención, evaluaciones de riesgos, planes de prevención pero la seguridad vial se ha quedado fuera

La cultura de la prevención se ha quedado encerrada en el centro de trabajo y hay que ver más allá..

**RAZONES PARA INCORPORAR
LA CULTURA DE LA SEGURIDAD VIAL
EN LA EMPRESA**

Por el **COSTE SOCIAL Y HUMANO**
de los accidentes de tráfico.

Por la **RESPONSABILIDAD SOCIAL**
de las corporaciones .

Por los **COSTES ECONÓMICOS** soportados
Por la empresa.

- Días de baja pagados por la empresa.
- Días de trabajo perdidos por lesiones.
- Pérdida 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. .

OBJETIVOS

- Incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas.
- Incorporar la seguridad vial a los planes de formación preventiva de las empresas.
- Implicar a los empresarios y a los trabajadores en las políticas de seguridad vial.

AGENTES IMPLICADOS

- Las Organizaciones de empresarios.
- Los Sindicatos.
- Las Mutuas de Accidentes de Trabajo.
- Las Empresas de seguros de vehículos.
- Las Administraciones.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- 1.- Más y mejor información.
- 2.- Coordinación de los diversos niveles de administración.
- 3.- Concienciación.
- 4.- Difusión de las mejores prácticas.
- 5.- La gestión de la seguridad vial en la empresa.
- 6.- Educación y formación.

MÁS Y MEJOR INFORMACIÓN

- Base de datos de accidentes de trabajo.
- Base de datos de accidentes de tráfico.
- Armonizar la terminología.
- Los atestados y los partes de accidente de trabajo.
- Análisis en profundidad.
- **SEXO:** Las mujeres tiene menos accidentes y estos son de menor gravedad.
- **EDAD:** Los jóvenes tienen más accidentes.
- **RELACIÓN LABORAL:** Los trabajadores con contratos temporales tienen más accidentes que los de contrato fijo.
- **ANTIGÜEDAD:** A mayor antigüedad menos accidentes.
- **TAMAÑO:** A menor tamaño de la empresa más accidentes.

▪ ¿Y las furgonetas?

COORDINACIÓN DE LOS DIVERSOS NIVELES DE ADMINISTRACIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

- El rol de la DGT.
- El rol de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social.
- El rol del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene del Trabajo.

ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA

ADMINISTRACIÓN LOCAL

CONCIENCIACIÓN

- Campañas en medios de comunicación
 - Publicaciones

DIFUSIÓN DE LAS MEJORES PRÁCTICAS

- Jornadas sobre seguridad vial en la empresa
 - Publicación en revistas especializadas

LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA

- Recogida de datos sobre accidentes de tráfico.
- Definición de objetivos concretos, medibles y realizables.
- Investigación de los accidentes.
- Garantizar la coordinación de todos los departamentos con responsabilidad en la seguridad vial.
- Consulta y participación de los trabajadores.

EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

OBJETIVO:

Incorporar la seguridad vial en los planes de formación preventiva de las empresas.

LOS FORMADORES:

- Experto en seguridad vial
- Trabajadores voluntarios con un curso de formación de formadores.

LA FORMACIÓN:

Teórica:

- Riesgos relacionados con el conductor.
- Riesgos relacionados con el vehículo.
- Riesgos relacionados con el viaje.

Práctica:

- Optativa a partir de un determinado número de kms/año.
- Curso de conducción segura cada X años.

Planes de seguridad vial de empresa

Elementos básicos

- Gestión de los desplazamientos
- Gestión de los vehículos
- Gestión de las comunicaciones
- Gestión de la formación de los trabajadores

Conducción eficiente

- El automóvil consume un 15% del total de energía consumida en nuestro país.
- Una de las características del consumo energético del transporte por carretera es su poca diversificación. Más del 98% depende de los derivados del petróleo.
- Una conducción eficiente puede ahorrar entre un 10% y un 25% del consumo de combustible.
- La máxima eficiencia y el mínimo consumo se consiguen circulando a velocidades medias de 90 kms/hr.
- A una media de 120 kms/hr el consumo es un 30% superior que a una media de 90 kms/hr.

Conducción eficiente

Consejos:

- Conducir a velocidades altas hace aumentar el consumo de combustible.
- Revise la presión de los neumáticos. Los neumáticos a una presión inferior a la adecuada pueden aumentar el consumo de carburante hasta en un 4%
- Cierre las ventanillas en la carretera. Circular con las ventanillas abiertas a altas velocidades puede aumentar el consumo de combustible hasta en un 10%.
- Mantenga la distancia de seguridad. Evitará frenazos y acelerones innecesarios y consumos innecesarios.
- Suba de marcha lo antes posible. En las marchas largas (4^a, 5^a y 6^a) es cuando menos carburante se consume.

Curso de verano en el Escorial

Gracias a:

Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y
Salud

Manel Ferri

A todos ustedes por ayudarnos a conseguir
un país más humano, más moderno, más
sostenible y más seguro.