#### Laboralia

Certamen Integral de la Prevención y el Bienestar Laboral

Fernando Ruiz Cuevas Subdirección General de Políticas Viales







- 1.- La Dirección General de Tráfico en España
- 2.- Principales cifras de seguridad vial
- 3.- Seguridad vial en el trabajo
- 4.- Los factores de riesgo
- 5 .- La Seguridad Vial Laboral en la Estrategia de Seguridad Vial 2011- 2020
- 6.- Otras actuaciones llevadas a cabo
- 7.- Conclusiones



#### 1.- La Dirección General de Tráfico en España

#### 1.1.- La Dirección General de Tráfico en España







- ✓ Organismo autónomo (creado por Ley 47/1959, de 30 de julio).
- ✓ Adscrita al Ministerio del Interior.
- ✓ 4. 800 funcionarios + 9. 800 Guardias Civiles de la Agrupación de Tráfico (dependencia funcional).
- ✓ Implantación nacional (la vigilancia y procedimiento sancionador en Cataluña y País Vasco está transferida a las Comunidades).
- √ + de 800 millones de euros de presupuesto.







#### **Funciones**

• Procurar la seguridad de la circulación vial.

• Procurar la calidad y fluidez del tráfico.

• Dar servicios administrativos al ciudadano en relación con el tráfico.



#### La seguridad vial: una competencia compartida

El artículo 149.1 de la Constitución confiere la normativa y ejecución de la materia del tráfico y circulación de vehículos a motor a la **Administración** del Estado.

Las Comunidades Autónomas han asumido determinadas competencias ejecutivas en la materia a través de sus propios Estatutos, en materias relacionadas con la seguridad vial, como son las carreteras, el transporte, la sanidad, la industria, la educación, etc.

Los **Municipios** también ejercen numerosas competencias conferidas por la legislación de régimen local y por la normativa reguladora del tráfico.

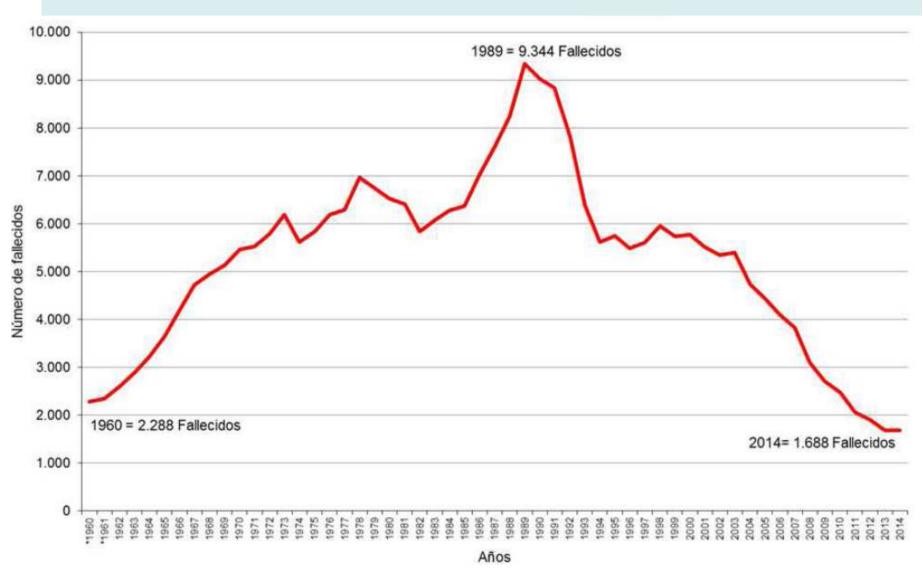


2.- Las principales cifras de seguridad vial

#### 2.1- Principales cifras de seguridad vial



#### Evolución temporal de fallecidos en accidentes de tráfico en España 1960-2014





#### Evolución 1960- 2014 parque de vehículos y censo de conductores







Población: 46.512.199

**Turistas**: 64.995.275

Vías públicas: >660.000 km

Viajes en vías públicas de alta

Capacidad (2014): 360 M

**Conductores: 26.217.202** 

Vehículos: 30.976.047

Sanciones: 4.259.695

(excl. C y PV y todos municipios)







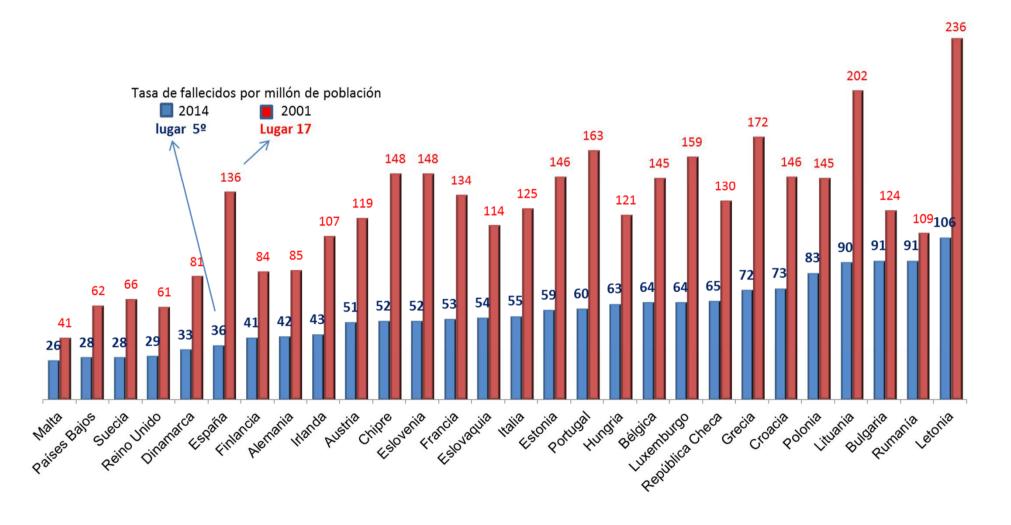


En 1960 la población era de 30 millones y medio (aprox.). El censo de conductores de 2.777.008 y el parque de vehículos ascendía a 2.322.268

#### 2.3- Principales cifras de seguridad vial



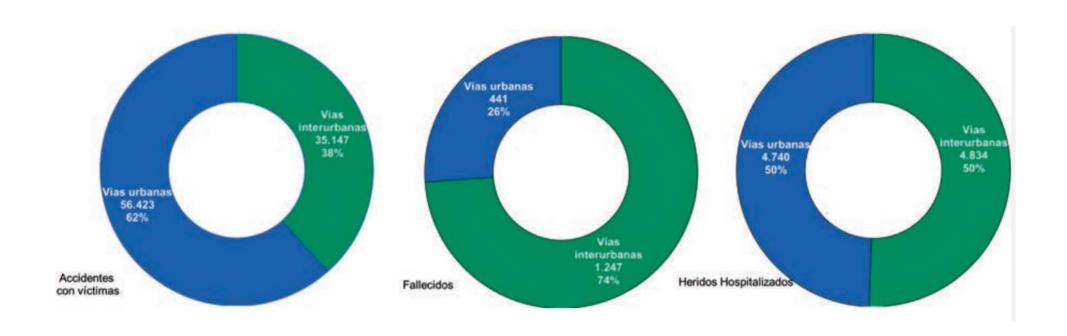
Posición de España en el contexto EU-28. Evolución de la tasa de mortalidad por millón de habitantes en el periodo 2001-2014



#### 2.4- Principales cifras de seguridad vial



Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2014

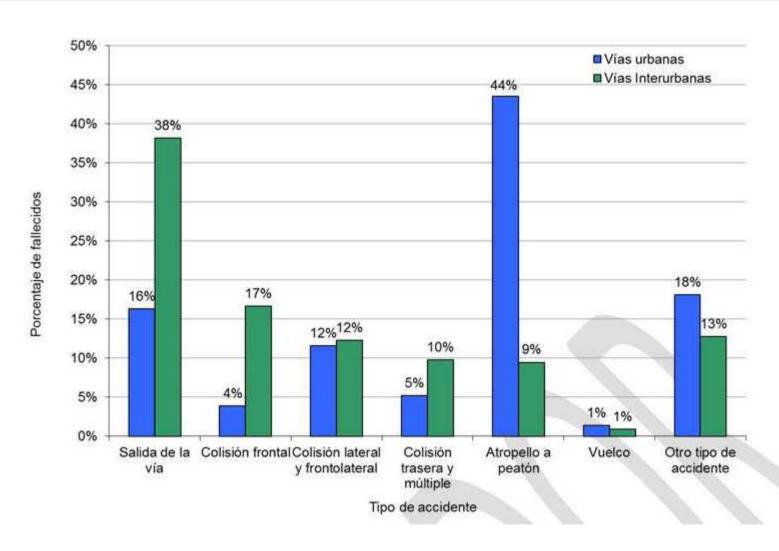


Fuente: Las principales cifras de seguridad vial 2014 en España. DGT

#### 2.5- Principales cifras de seguridad vial



#### Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2014



Fuente: Las principales cifras de seguridad vial 2014 en España. DGT

#### 2.6- Principales cifras de seguridad vial



#### Evolución siniestralidad 2014-2015. Datos provisionales (30días)

2015	Fallecidos	Heridos graves		
Vías interurbanas	1.247	4.745		
Vías urbanas	441	4.758		
Total	1.688	9.503		

2014	Fallecidos	Heridos graves		
Vías interurbanas	1.247	4.834		
Vías urbanas	441	4.740		
Total	1.688	9.574		

La cifra de fallecidos, tanto en vías urbanas como interurbanas en 2015 es idéntica a la del año 2014. Ligera disminución en el número total de heridos graves

#### 2.7- Principales cifras de seguridad vial

Total a día 30



Datos referidos a accidentes mortales en vías interurbanas. El cómputo de víctimas mortales está realizado a 24 horas (AMVI24). Datos Provisionales

		Accidentes (AMVI24)		Acumulados (AMVI24)		Muertos (AMVI24)		Acumulados (AMVI24)	
Mes	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	
Enero	80	79	80	79	88	90	88	90	
Febrero	69	79	149	158	79	84	167	174	
Marzo	75	81	224	239	80	100	247	274	
Abril	71	67	295	306	76	87	323	361	
Mayo	84	74	379	380	98	82	421	443	
Junio	74	90	453	470	82	100	503	543	
Julio	104	113	557	583	113	123	616	666	
Agosto	97	116	654	699	113	129	729	795	
Septiembre	108		762		120		849		
Octubre	85		847		90		939		
Noviembre	92		939		101		1.040		
Diciembre	84		1.023		91		1.131		

	Septiembre									
Día	2015	2016								
Total a día 27			102	79	756	778	114	85	843	880
Diferencias			-23	-23%	22	3%	-29	-25%	37	4%

108

762

120

849



3.- Seguridad vial en el trabajo



#### Los datos de la siniestralidad laboral vial 2014

En el año 2014 se produjeron en España 491.099 accidentes de trabajo con baja. Un 11% de ellos (54.416) fueron accidentes de tráfico. De los 580 accidentes laborales mortales, el 29,3% (170) fueron accidentes de tráfico.

Los accidentes laborales de tráfico son más graves. Representan alrededor del 11% de los accidentes con baja laboral, el 21,6% de los graves y el 29,3% de los accidentes mortales.

Dentro de los 170 accidentes mortales laborales de tráfico, 99 fueron "in itinere" y 71 dentro de la jornada laboral.

Fuente: Informe Anual del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2014

#### 3.2.- La seguridad vial en el trabajo



#### Normativa de referencia

Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012.

Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo.

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.

Convenio de Colaboración entre Ministerio de Trabajo y Ministerio del Interior para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, 1 de marzo de 2011.

Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020

#### 3.3.- La seguridad vial en el trabajo



Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo.

Tipo de Actividad	Porcentaje: %
ncorporar recurso preventivo	83 %
Realización de auditoría externa, sin ser obligada	23 %
Existencia de Plan de Movilidad	66 %
Disminuir el % de trabajadores expuestos a riesgo de E.P.	51 %
Certificación del sistema de gestión de P.R.L.	14 %

Fuente: AMAT

En el año 2013 se presentaron 8.186 solicitudes. En el 65,82% de ellas se reflejaba como medida la existencia de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial



#### Los costes de la siniestralidad vial laboral

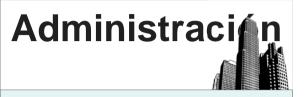
#### **Empresas**



- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.
- Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.
- Primas de seguros y reparaciones por las flotas de vehículos accidentados.

#### **Sociedad**

- Pérdida de años potenciales de vida respecto a la esperanza de vida media nacional (APVP).
- Los accidentes de tráfico supusieron en 2013 un total de 41.343 APVP para los hombres, siendo la tercera causa de fallecimiento prematuro, y un total de 11.015 para las mujeres, cuarta causa de fallecimiento prematuro.



- Vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico.
- Recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización.
- Pensiones derivadas de accidentes de tráfico.
- Daños producidos en la vía pública y el mobiliario urbano.
- Costes de congestión.

Las bajas laborales debido a accidentes de tráfico tienen una media de duración de 39 días. (Fuente Informe FORMASTER)



#### 4.- Los factores de riesgo



#### Los factores de riesgo

Factor humano: velocidad, no utilización de elementos de seguridad (cinturón, casco), distracciones (GPS, móvil, DVD, etc.), velocidad excesiva o inadecuada, fatiga física o psíquica, sueño, ingesta de alcohol y/o drogas.

Vehículo: neumáticos, frenos, correcta fijación de la carga, antigüedad, etc.

Vía: Diseño, construcción, mantenimiento y adecuada señalización.

Las condiciones del entorno: Visibilidad e iluminación, climatología, incidencias temporales, etc.

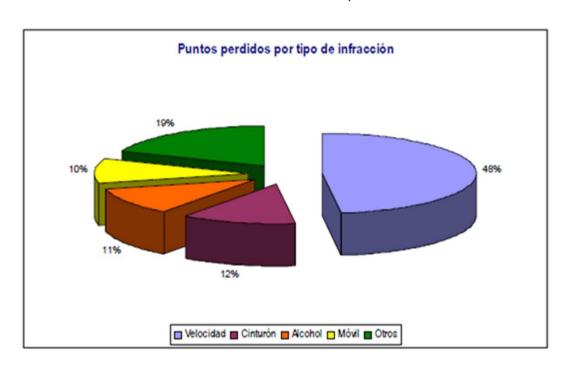
La gestión de la actividad empresarial: Planificación de las rutas, programación del trabajo, niveles de productividad exigidos, políticas de remuneración, gestión de las comunicaciones, etc.



#### Los factores de riesgo: La velocidad

La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2014. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 21% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

En el año 2014 el total de denuncias de la DGT fue de 4.259.659. De estas, el 58% estaban vinculadas a la velocidad, 2.456.240 denuncias.



Desde la entrada en vigor de la Ley del Permiso por Puntos, más de un 40% de las sanciones y más de un 48% de los puntos detraídos lo han sido por causa del exceso de velocidad



#### Los factores de riesgo: Alcohol y drogas

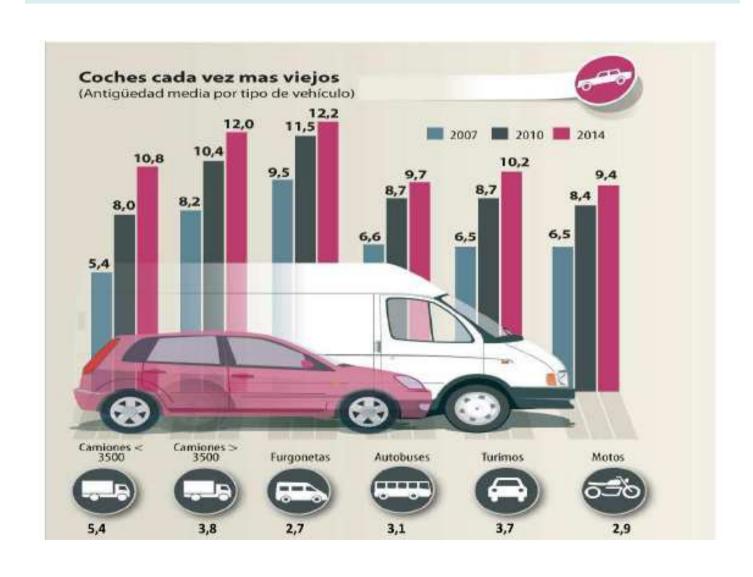
- ➤ El 12% de españoles que conducen turismos han consumido alguna droga de comercio ilegal y/o alcohol, antes de conducir. Este es el dato general del estudio de prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas elaborado por la DGT en 2013.
- ➤ En su informe correspondiente a los análisis realizados en fallecidos por accidente de tráfico en 2014, el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), notifica un total de 865 fallecidos por accidente de tráfico repartidos entre conductores (614), peatones (173) y acompañantes (78). Esto supone, respecto al total de fallecidos en 2014, una proporción del 59%, el 51% y el 25%, respectivamente. Desde el punto de vista toxicológico, el 39,1% (240 casos) de los conductores fallecidos presentaron alguna sustancia psicoactiva, siendo de ellos el 94,2% hombres. El alcohol (>0,3 g/litro) aparece en el 67,1% de los casos, drogas de comercio ilegal en el 34,2% y psicofármacos en el 27,5%.

Entre los peatones, el 39,9% (69 casos) de los peatones fallecidos presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol (por encima de 0,3 gramos por litro).

Desde la entrada en vigor de la Ley del Permiso por Puntos, alrededor del 12% de los infractores sancionados y del 14% de los puntos detraídos han tenido su causa en el hecho de conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida.



#### Los factores de riesgo: La antigüedad del vehículo





#### Los factores de riesgo específicos





#### Campañas de comunicación y de vigilancia y control











Las campañas de comunicación se acompañan de campañas específicas de vigilancia y control. Junto con los agentes de la ATGC y Policías Autonómicas participan las diferentes Policías Locales de los municipios de que adhieren



# 5. La Seguridad Vial Laboral en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020



#### 5.1.- La seguridad vial laboral en la Estrategia de SV 2011-2020



#### Progreso Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

	Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2013	Cifra 2014	Cifra objetivo 2020
1.	Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes (1)	59	36	36	Inferior a 37
2.	Reducción del número de heridos graves en un 35%	13.923	10.086	9.574	9.050
3.	Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil (2)	12	4	2	0
<b>4.</b> de ser	25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin mana	730	316	360	548
5.	10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	182	213	183
6.	30% reducción de fallecidos por atropello	459	349	310	321
7.	1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad <sup>1</sup>	1,2	1,5	1,6	1,2
8.	Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	72	71	0
9.	20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473	2.811	2.870	2.778
<b>10.</b> 3	30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	285	277	364
11.	30% menos de fallecidos en itinere	170	100	99	119
	Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos prios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l <sup>2</sup>	6,7%	4,1%	No disponible. Estudio periódico	Inferior al 1%
	Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de dad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv.90) 16,4% (conv.100)	Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv.90) 8,2% (conv. 100)

<sup>(1)</sup> Tasas calculadas conforme a los datos del Censo de Población revisados por el (2) Niños menores de 12 años turismos y furgonetas INE en 2013



#### Las áreas de actuación

"Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo"

- 8.1. Incorporar la cultura de la seguridad vial en 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



6.- Otras actuaciones llevadas a cabo



### PRINCIPALES LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE LA DGT EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL

- 1.- Puesta en marcha del portal de seguridad vial laboral (www.seguridadviallaboral.es)
- 2.- Realización anual desde 2010 de una jornada para intercambio de buenas prácticas de empresas
- 3.- Actuaciones específicas para el transporte profesional
- 4.- Elaboración de la Guía del Consejo Sanitario
- 5.- Publicación de una guía metodológica para la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas
- 6.- Visitas a empresas de los Jefes Provinciales de Tráfico

#### 6.2.- Otras actuaciones llevadas a cabo



#### Puesta en marcha del portal de seguridad vial laboral:

www.seguridadviallaboral.es





## Realización de una jornada anual desde el año 2010 para intercambio de buenas prácticas de empresas

Hasta la fecha se han realizado siete jornadas (Madrid, Palma de Mallorca, Toledo, Zaragoza, Valladolid, Sevilla y Santander).

-Amplia participación institucional y de empresas





#### Actuaciones específicas para el transporte profesional

Campaña anual intensiva de vigilancia y control de camiones y furgonetas





- -Los camiones matriculados a partir del 10 de julio de 2011 deberán llevar obligatoriamente un marco reflectante del contorno.
  - Se estima que la aplicación de la medida podrá reducir en un 30% los accidentes en los que se ven implicados



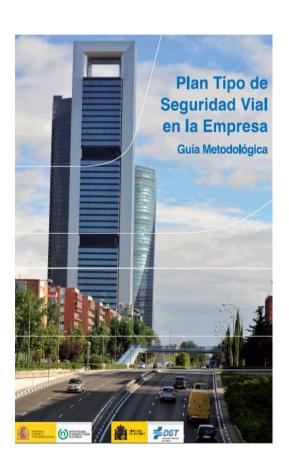
#### Elaboración de la Guía del Consejo Sanitario



- PRESENTACIÓN
- INSTRUCCIONES DE GUIA
- ÍNDICE PATOLOGÍAS
- GUÍA SOLO REFERENCIAS NORMATIVAS Y CONSEJOS PARA EL PACIENTE







# La actuación planificada:

Plan tipo de seguridad vial en la empresa

#### 6.7.- Otras actuaciones llevadas a cabo

**Empresario** 



La elaboración de un Plan de este tipo requiere la implicación de todos los agentes de la empresa

• Liderar la iniciativa para la elaboración del Plan.

Impulsar las medidas para reducir los riesgos.

Elaborar propuestas y promover iniciativas.

 Servir como coordinador de movilidad o intervenir al menos en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas.

**Trabajadores** 

Sindicatos y asociaciones empresariales

- Dar un continuo impulso y comunicación al Plan, con objeto de implicar al mayor número posible de trabajadores.
- Servir como negociadores con la dirección o incluso, con las autoridades de transporte, operadores, etc.

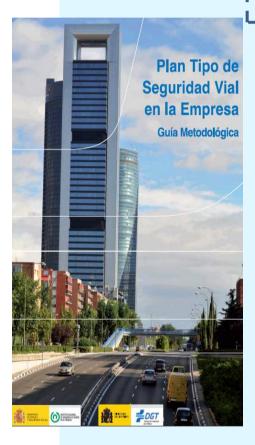
#### 6.8.- Otras actuaciones llevadas a cabo





**Fase Preliminar** 

- Paso 1: Implicar a la dirección y agentes participantes
- Paso 2: Asignar a los responsables del plan
- Paso 3: Movilizar a la organización





Etapa 1. Diagnóstico

- Paso 1: Identificar las principales características
- Paso 2: Analizar la movilidad
- Paso 3: Analizar los accidentes
- Paso 4: Analizar las condiciones reales de la conducción
- Paso 5: Analizar la gestión de los desplazamientos



Etapa 2. Evaluación de riesgos

- Paso 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo
- Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios



Etapa 3. Elaboración del plan

- Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar
- Paso 2: Seleccionar acciones
- Paso 3: Buscar sinergias y apoyos



Etapa 4. Implantación del plan

- Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar
- Paso 2: Comunicación inicial a la organización
- Paso 3: Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos
- Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión
- Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios



- Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial
- Paso 2: Obtener el valor de los indicadores
- Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores
- Paso 4: En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas



Acciones
orientadas a
influir sobre el
factor humano /
conductor desde
la formación

Acciones
orientadas a
influir sobre el
factor humano /
conductor a
través de la
sensibilización

Acciones
orientadas a
mejorar la
seguridad del
vehículo

Acciones
dirigidas a la
seguridad de la
gestión de los
desplazamientos

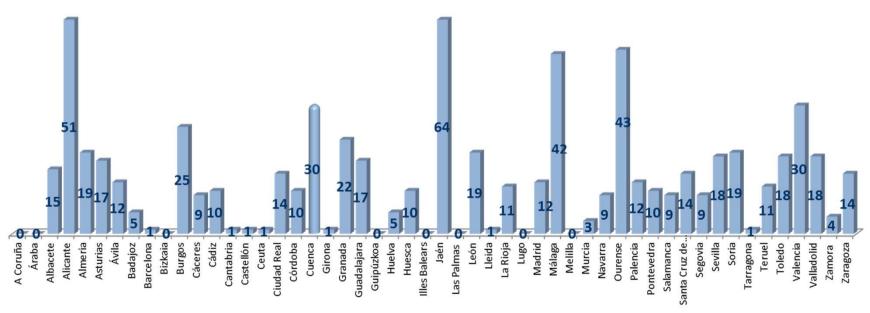
Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno

Acciones sobre la gestión de las comunicaciones



#### Actividad realizada desde las Jefaturas Provinciales de Tráfico

#### **667 EMPRESAS VISITADAS**





#### **CONCLUSIONES**

- Combatir la siniestralidad laboral y la vial exige esfuerzos y medidas comunes
- Es imprescindible promover la participación activa de las empresas
- Desde las Administraciones Públicas, se debe fomentar la tarea y allanar los escollos
- Hay que intentar llegar a las PYMES Y MICROPYMES
- Con pocas inversiones se pueden conseguir grandes resultados

# Gracias por su atención

Fernando Ruiz Cuevas fruiz@dgt.es



