



ESTUDIO “PLAN DE CONDUCCIÓN SEGURA PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL”



INDICE

1	OBJETIVO Y ALCANCE DEL ESTUDIO	3
2	INTRODUCCIÓN	3
3	DEFINICIONES	3
4	METODOLOGÍA	8
5	TRATAMIENTO, ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN	9
6	RESULTADOS DEL ESTUDIO CUESTIONARIO EMPRESA	10
7	RESULTADOS DEL ESTUDIO CUESTIONARIO TRABAJADORES/AS	15
8	CONCLUSIONES DEL ESTUDIO	21

OBJETIVO Y ALCANCE DEL ESTUDIO

Este estudio tiene por objetivo principal lograr una aproximación a la problemática de la seguridad vial con un enfoque restrictivo, tomando sólo aquellos aspectos vinculados a los hábitos de movilidad laboral y a la incidencia de éstos sobre la siniestralidad.

Para reducir la siniestralidad es clave la investigación y el análisis del proceso que desencadena el accidente, por tanto, con este estudio se pretende conocer cuáles son los hábitos de movilidad laboral de la población trabajadora y las medidas puestas en marcha por las empresas para minimizar los accidentes en este sentido.

Mediante una encuesta efectuada a una muestra representativa, se analiza la accidentabilidad laboral “in misión” e “in itinere”, la integración de la Seguridad Vial en las empresas, desde el punto de vista del plan de movilidad y formación y las actuaciones que las empresas están llevando a cabo.

INTRODUCCIÓN

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en el mundo 1.240.000 personas por accidentes de tráfico, lo que supone la octava causa mundial de mortalidad.

Además, las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tráfico se convertirán en 2030 en la quinta causa de fallecimiento en el mundo.

Ante esta situación, en 2010 la Organización de Naciones Unidas y los gobiernos de todo el mundo proclamaron el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011–2020)”, con el objetivo de estabilizar, primero, y reducir, después, la cifra de víctimas por accidentes de tránsito”.

Este objetivo se enmarca en el enfoque de desarrollar un sistema seguro de movilidad en el que se acepta la posibilidad del error humano y, en consecuencia, la imposibilidad de que no se produzcan siniestros de tráfico. Sin embargo, se apuesta por una visión sistémica de la seguridad vial, en la que la responsabilidad no recae únicamente en el conductor o conductora, sino también, en los y las responsables del diseño y el mantenimiento de las infraestructuras viarias, en los y las responsables de la gestión vial, en la industria automovilística, la policía, los políticos y políticas y en los órganos legislativos.

Para la consecución de este objetivo, la ONU define 5 pilares o ámbitos de actuación para los gobiernos locales y nacionales:

1. Gestión de la seguridad vial. Supone la adhesión y aplicación de los instrumentos jurídicos, así como la elaboración de estrategias, planes, y metas nacionales en seguridad vial.

2. Vías de tránsito y movilidad más seguras. Se aboga por aumentar la seguridad y calidad de las infraestructuras viarias, especialmente para las personas usuarias más vulnerables, a partir de evaluaciones y la mejora de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras.
3. Vehículos más seguros. Fomenta el despliegue de mejoras tecnológicas de seguridad pasiva y activa en los vehículos. Combinando la armonización de las normas mundiales, los sistemas de información a las personas consumidoras y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.
4. Personas usuarias de vías de tránsito más seguras. Supone la elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios y usuarias. Se tienen en cuenta los distintos instrumentos disponibles como la propia normativa de tráfico o la legislación, la educación y la sensibilización ciudadana.
5. Respuesta tras los accidentes. Aumentar la capacidad de respuesta de los servicios de emergencia sanitarios en los accidentes y la mejora de los sistemas de salud para ofrecer atención y/o tratamiento a las víctimas tanto después del siniestro como a largo plazo.

Siguiendo la misma línea, la Unión Europea publicó en julio de 2010 la comunicación “Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020”. Este documento define los objetivos y las actuaciones de la UE a abordar en el ámbito de la seguridad vial en los próximos 9 años.

Puede decirse que esta hoja de ruta avanza e incorpora las líneas de actuación marcadas por la ONU, si bien, en el caso europeo, la definición del objetivo es más concreta, ya que establece para 2020 el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras en base a los datos de 2010, es decir un porcentaje de reducción ambicioso del 50%.

A nivel estatal, Las directrices europeas quedan implementadas en el ámbito estatal a través de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la DGT. Esta estrategia establece 6 prioridades estratégicas para alcanzar el objetivo de reducir el impacto socio-económico de los accidentes de tráfico:

- Proteger a las y los usuarios más vulnerables. Los colectivos de riesgo son: niños y niñas, jóvenes, mayores, viandantes y ciclistas.
- Potenciar una movilidad segura en la zona urbana.
- Mejorar la seguridad de los y las motoristas.
- Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales.
- Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo tanto en lo relativo a la seguridad vial en las empresas, como a profesionales del sector transporte.
- Mejorar los comportamientos en relación con el alcohol y la velocidad en la conducción.

Para evaluar la estrategia, se definen un total de 13 indicadores, dos de los cuales los podríamos considerar como los indicadores de cabecera:

- Alcanzar en 2020 una tasa inferior a las 37 personas fallecidas por millón de habitantes. En 2009 este ratio se situaba en 59, lo que supone una disminución del 37,28%. El uso de este indicador contrasta con el objetivo europeo que es el de reducir el número total de personas fallecidas un 50%.
- Reducción del número de personas heridas graves un 35% respecto a los datos de 2009, que se situaron en 13.923.

Asimismo, se definen una serie de áreas de actuación e indicadores en referencia a los objetivos operativos que los complementan, y se alinean con los objetivos estratégicos de la Unión Europea.

El uso del vehículo en el entorno laboral ha aumentado en gran medida en los últimos años, debido fundamentalmente al considerable crecimiento del parque automovilístico y a la tendencia actual de descentralización empresarial hacia otras zonas metropolitanas y alrededores de las ciudades. Ambos factores han provocado un aumento de los desplazamientos de los/as trabajadores/as por motivos laborales, bien sea en jornada de trabajo o con motivo de la actividad laboral, lo que ha llevado, a su vez, a aumentar el peso de los accidentes laborales relacionados con el tráfico, respecto a la siniestralidad laboral en general.

Así, según datos de la Dirección General de Tráfico, a través del Ministerio del Interior, destacan las siguientes circunstancias:

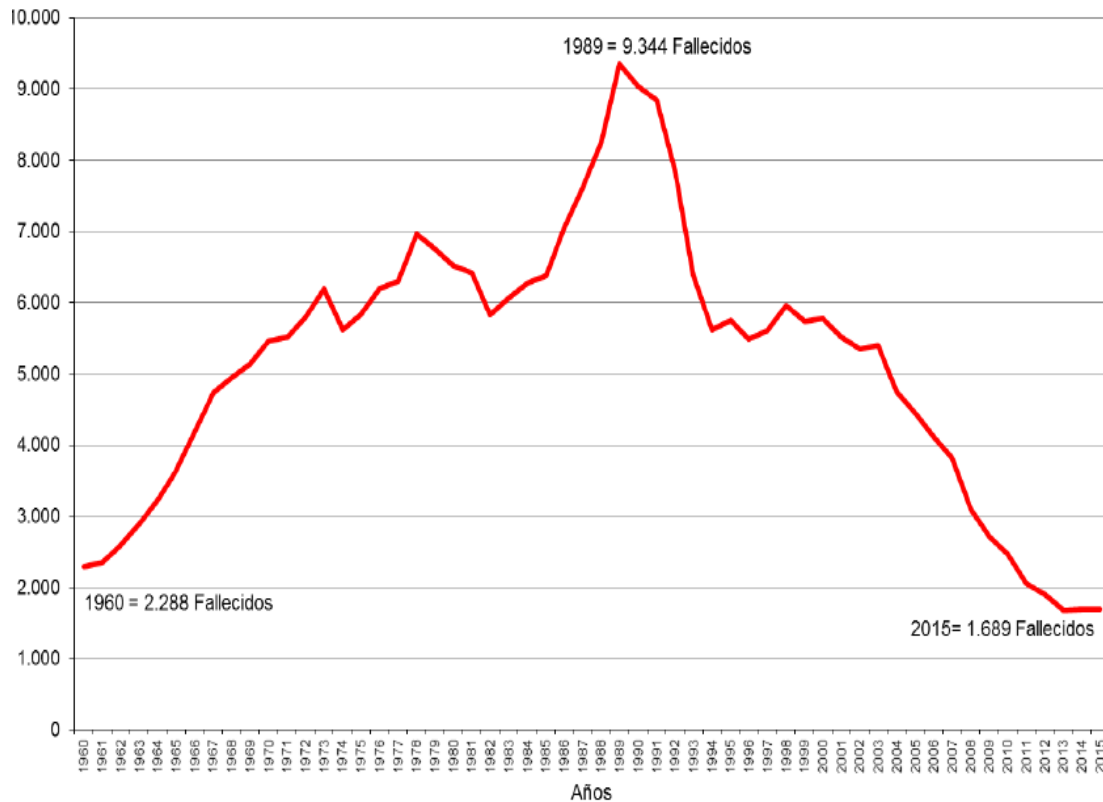
-Mayor envejecimiento del parque. Los vehículos en que hubo fallecidos tenían una edad media de 12,3 años los turismos y 11,8 las furgonetas.

-También han aumentado las infracciones por consumo de drogas ilegales. Este año la Dirección General de Tráfico ha realizado más de 24.000 pruebas, con un resultado de 25% positivas. Para el 2015 la Dirección General de Tráfico pretende llegar a realizar la prueba a todos/as los/as conductores/as implicados/as en algún accidente.

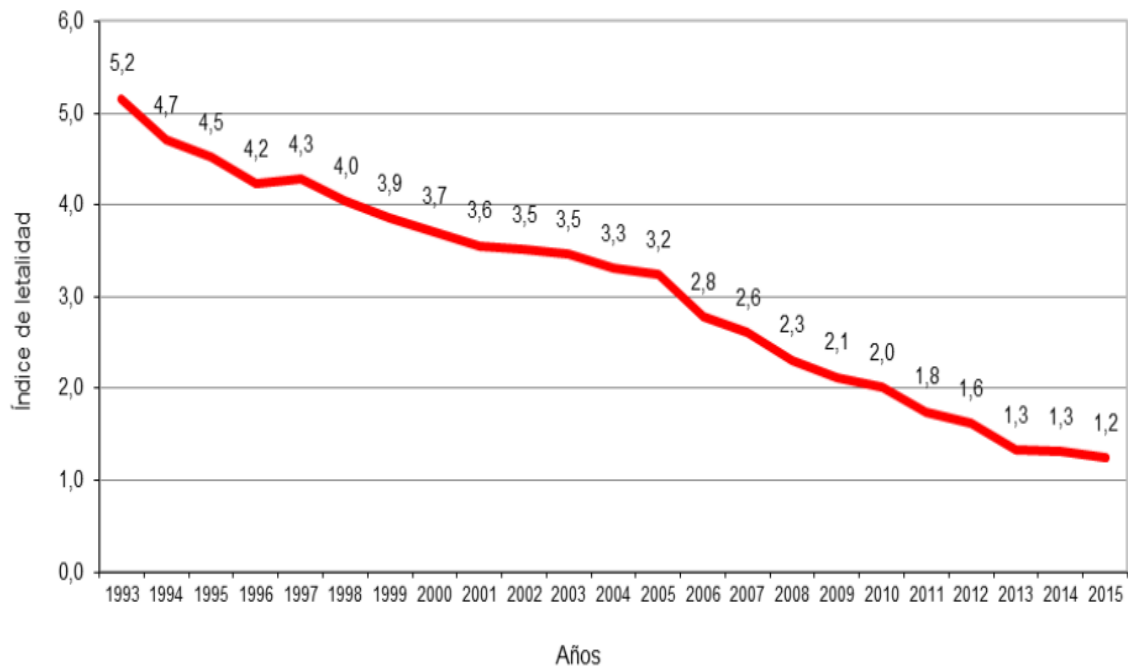
-Persiste un núcleo de usuarios que continua sin utilizar los elementos de seguridad. En 2014 murieron 131 personas en turismos y 23 en furgonetas que no usaban cinturón de seguridad. Y otros 14 sin casco en bicicletas y 2 en motocicletas.

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas muestra periodos diferenciados: en las décadas de los años 60, 70 y 80 se observa un incremento, de forma que en el año 1989 se produjo el pico de mortalidad por accidente de tráfico en España con 9.344 fallecidos. A partir de los 90 se observa un periodo de descenso, de forma que en cuatro años se produce una reducción del 33%. Entre 1995 y 2003 no se observa una tendencia definida ($\pm 5\%$) y a partir del año 2004 se vuelve a producir un periodo de descenso. Entre 2013 y 2015, el número de fallecidos ha permanecido estabilizado.

FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO. SERIE 1960 A 2015.



La evolución de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ha variado desde 1965 a 2015. En 1965 las proporciones eran 5% fallecidos, 26% heridos hospitalizados y 68% heridos no hospitalizados y se mantienen prácticamente hasta 1998, año en el que esa proporción fue 4% fallecidos, 24% heridos hospitalizados y 72% heridos no hospitalizados. En 2003 la proporción cambia reduciéndose la de fallecidos al 3% y la de heridos hospitalizados al 17% y vuelve a cambiar a partir de 2004 descendiendo la proporción de fallecidos y de heridos hospitalizados hasta 2015 en el que ha sido del 1,2% y del 7,0% respectivamente.



La letalidad, definida como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas ha disminuido desde 1993, no sólo debido a la disminución de los fallecidos, sino también al aumento de los registros de heridos no hospitalizados que en 2015 suponen el 91,8% de las víctimas registradas, mientras que en 1993 eran el 65%.

En esta figura se observa el descenso sostenido de la letalidad hasta el año 2015, que fue 0,08 puntos inferior al detectado el año anterior.

La siniestralidad y la accidentalidad en cuanto a accidentes de tráfico de origen laboral, ha experimentado una ligera mejoría.

Sin embargo, ello no debe relajarnos, sino servirnos de estímulo para que las Administraciones competentes en materia de seguridad vial y toda la sociedad, en general, apuesten por trabajar para propiciar la movilidad segura y sostenible de toda la ciudadanía minimizando al máximo el número de accidentes de tráfico y el número de personas fallecidas.

Teniendo en cuenta que la movilidad laboral ha sufrido un profundo cambio y son más y mayores los desplazamientos que un trabajador debe hacer en su día a día, debido al aumento de las ciudades, la mayor dispersión metropolitana o el continuo aumento de polígonos industriales en las afueras, es necesario conocer cuál es la realidad para actuar en consecuencia y proponer medidas para paliar tanto los problemas de eficiencia y sostenibilidad como los de seguridad vial.

Por ello, con la realización de este estudio La Confederación Provincial de Empresarios de Santa Cruz de Tenerife, CEOE-Tenerife ha querido conocer el grado de conocimiento de las empresas

respecto a un Protocolo de Movilidad, cómo se desplazan los trabajadores en España, que factores de riesgo consideran como más frecuentes en sus desplazamientos y qué medidas serían las más indicadas para mejorar las condiciones de seguridad en sus desplazamientos.

DEFINICIONES

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.

Accidentes de tráfico “in itinere”: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación.

Existen 3 criterios del accidente “in itinere”:

- que ocurra en el camino de ida o vuelta.
- que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente.
- que se emplee el itinerario habitual.

Accidentes de tráfico en jornada laboral (“in misión”): aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

- Accidente de conductores profesionales: aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.
- Accidente “in-misión”: aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

METODOLOGÍA

La metodología empleada para el desarrollo del estudio ha sido el de la técnica cuantitativa que recoge la información mediante cuestiones cerradas que se plantean al sujeto de forma idéntica y homogénea, lo que permite su cuantificación y tratamiento estadístico.

Para ello, se han tenido en cuenta las siguientes cuestiones previas:

- Enunciado de los principales objetivos de la encuesta y delimitación de la población destinataria, bien sean empresarios/as o trabajadores/as
- Justificación del estudio mediante una breve explicación de las razones para la realización de la encuesta, relacionadas con la necesidad e interés de la información que se va a obtener y con la oportunidad de su obtención.
- Listado de cuestiones sobre las que se desea obtener la información y que han de traducirse en las preguntas concretas dentro del cuestionario.
- Calendario de trabajo, estableciendo la fecha para la realización del trabajo de campo y las posteriores hasta la obtención de los resultados del estudio.
- Recursos y medios necesarios para llevar a cabo el estudio.

La modalidad de encuesta elegida ha sido un cuestionario remitido vía mail a una muestra amplia de empresas y trabajadores/as de ámbito nacional

Se han elaborado dos cuestionarios, uno que se ha dirigido a las empresas y otro a los trabajadores/as para que sea cumplimentado por éstos. En caso de duda sobre su cumplimentación, se ha ofrecido la posibilidad de obtener más información, a través de la dirección de correo electrónico.

En ambos casos, se trata de un cuestionario on-line, breve y de fácil comprensión, lo que ha permitido una difusión más rápida, con preguntas cerradas cuyas posibilidades de respuesta ya están establecidas de antemano, estableciéndose las alternativas de respuestas posibles, de manera que el encuestado pueda elegir su opción entre alguna de ellas a la hora de responder.

La duración del periodo de campo online ha sido lo suficientemente amplio como para que todos los destinatarios de la encuesta de cada grupo pudieran participar, dando opción así, a todos aquellos que no utilizan internet con regularidad.

TRATAMIENTO, ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Una vez finalizado el trabajo de campo, hemos procedido al tratamiento de los datos obtenidos para comprobar la calidad de la información obtenida, mediante las siguientes fases:

1.- Depuración de los datos: En esta fase se ha comprobado que las personas encuestadas pertenecen al segmento de población, objeto del estudio y que no hay duplicidades.

2.- Grabación de datos: Al ser un cuestionario con las respuestas cerradas, una vez contestada, todas las respuestas se recogen en un fichero de datos, con todas y cada una de las respuestas. Así evitamos errores al transcribir los datos y mantenemos el mismo formato para todas las respuestas.

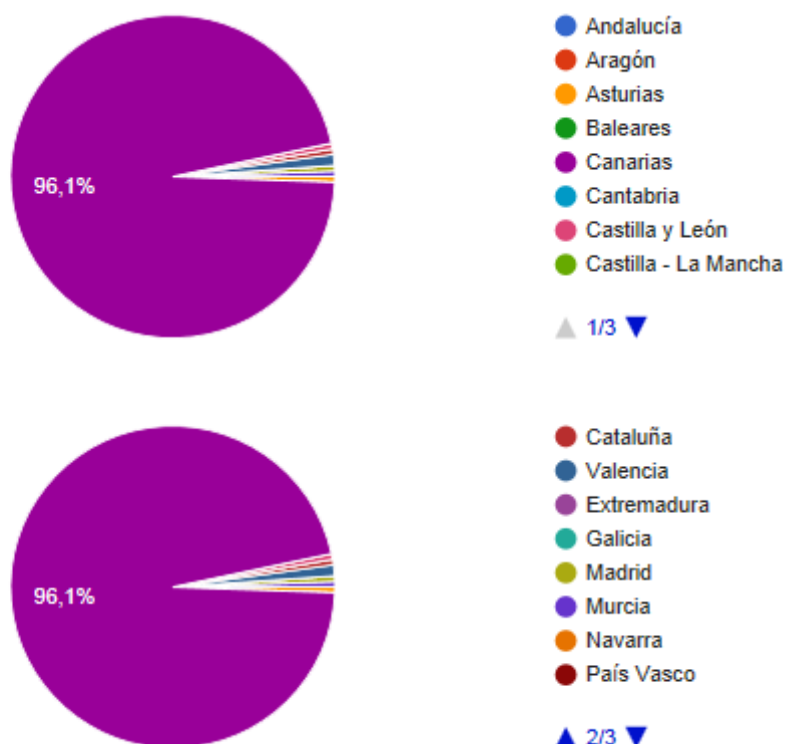
3.- Validación: Esta fase, siendo un cuestionario con respuestas cerradas conlleva menos posibles errores, aún así una vez obtenidos los datos en el fichero se ha llevado a cabo una comprobación de los mismos.

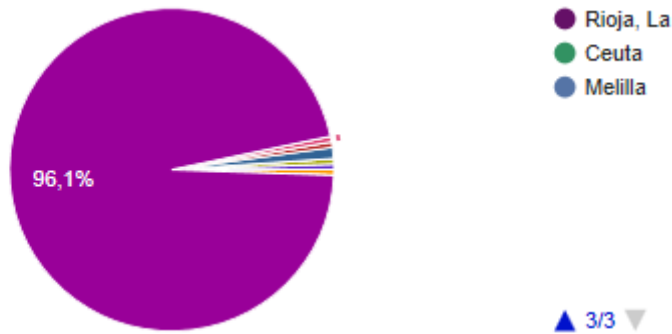
Toda la información recogida en la encuesta ha sido posteriormente analizada, teniendo en cuenta las variables implicadas en el estudio y trasladada a unas gráficas, con el mismo estilo en cuanto a formato y con un título identificativo.

En el cuestionario y de acuerdo con lo establecido por la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, se les informa que los datos han sido incluidos en un fichero automatizado del que es titular CEOE-TENERIFE y que serán utilizados para contactarles e informarles en el marco de nuestras actividades, garantizándose el anonimato y secreto de las respuestas y de que el único tratamiento de la información es a efectos del estudio.

RESULTADOS DEL ESTUDIO CUESTIONARIO EMPRESA

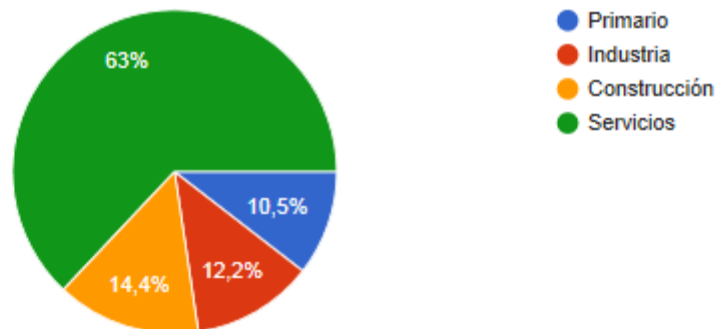
RESPUESTAS AL ESTUDIO POR COMUNIDAD AUTÓNOMA



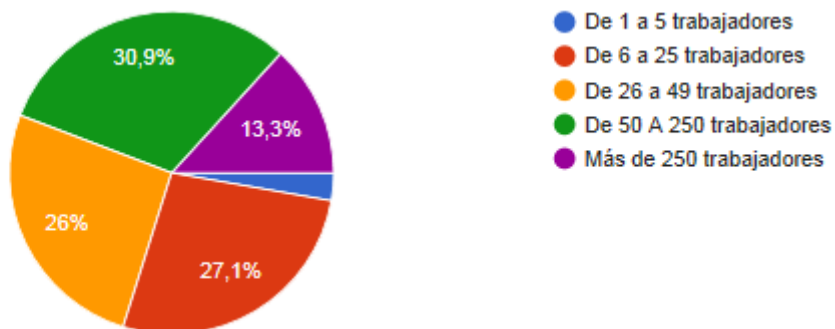


El 96,1% de las respuestas proceden de empresas ubicadas en Canarias, seguidas de las de Valencia con un 1,1%, Castilla León, Cataluña, Madrid y Murcia, con un 0,6%.

SECTOR DE ACTIVIDAD AL QUE PERTENECE

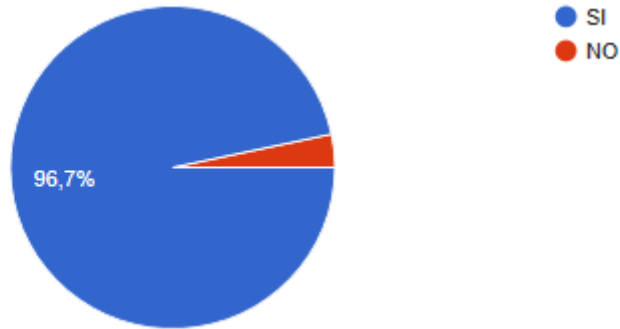


TAMAÑO DE LA EMPRESA



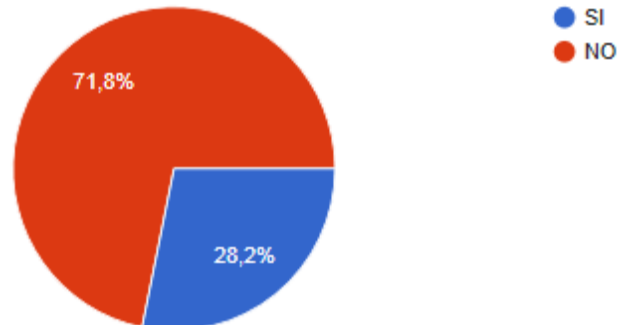
De 1 a 5 trabajadores: 2,7%

ORGANIZACIÓN PREVENTIVA

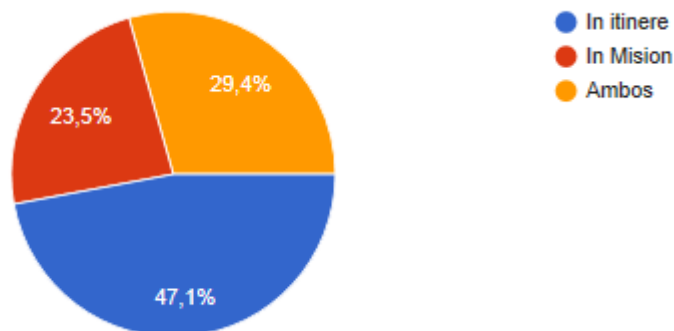


Sin organización preventiva: 3,3%

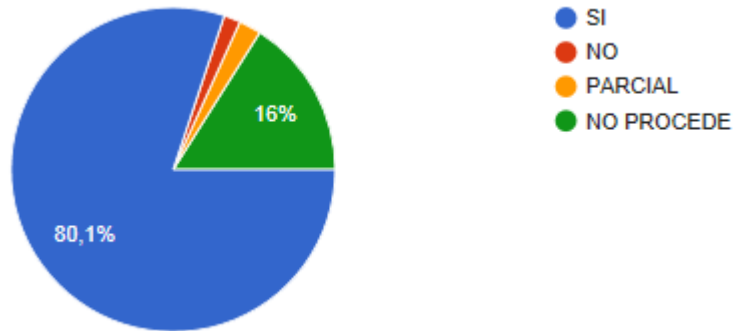
ACCIDENTES DE TRABAJO RELACIONADOS CON EL TRÁFICO EN EL ÚLTIMO AÑO



CUANDO SE PRODUCEN LOS ACCIDENTES SON

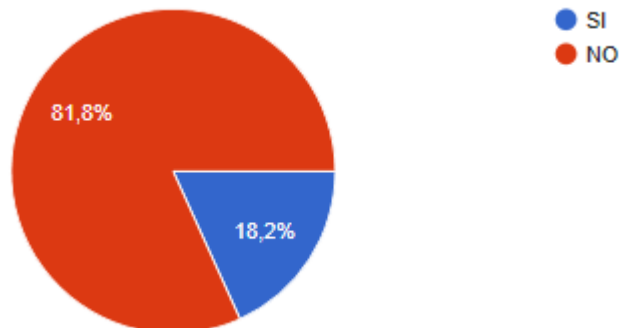


SE REALIZA MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CONTROL DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE EMPRESA

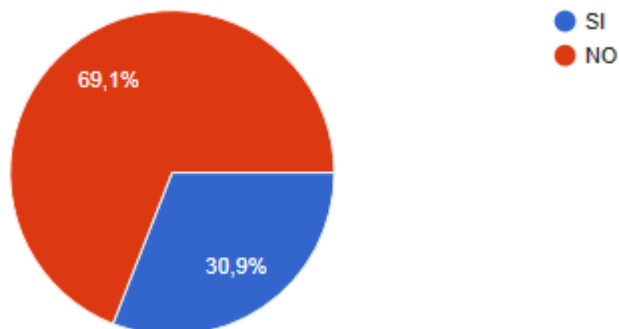


Un 2,2% lo realiza parcial, mientras que un 1,7% no realiza ningún tipo de mantenimiento.

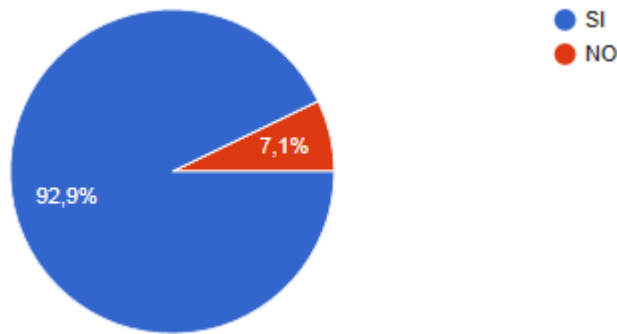
SE FACILITA EL TRANSPORTE COLECTIVO AL PERSONAL



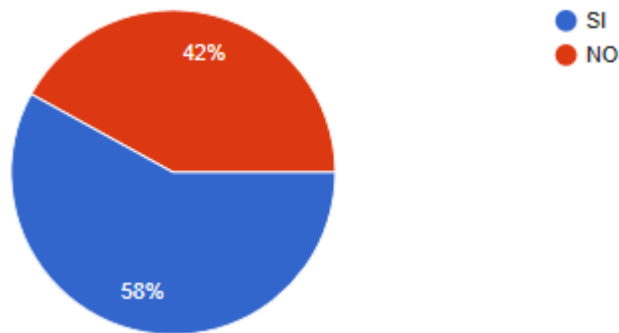
SE HA ELABORADO UN PROTOCOLO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD LABORAL



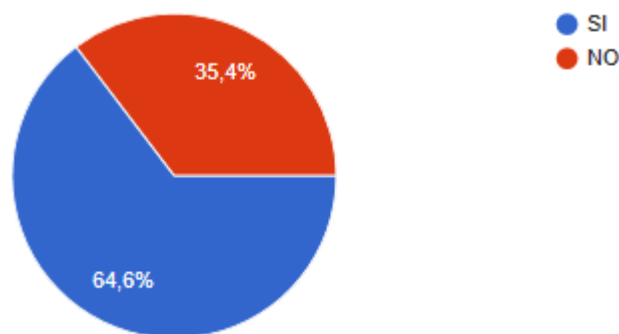
SE HAN LLEVADO A CABO ACCIONES DE DE INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN AL PERSONAL



EXISTEN PROCEDIMIENTOS RUTINARIOS PARA LA CONFECCIÓN DE INFORMES DE INCIDENTES O ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO



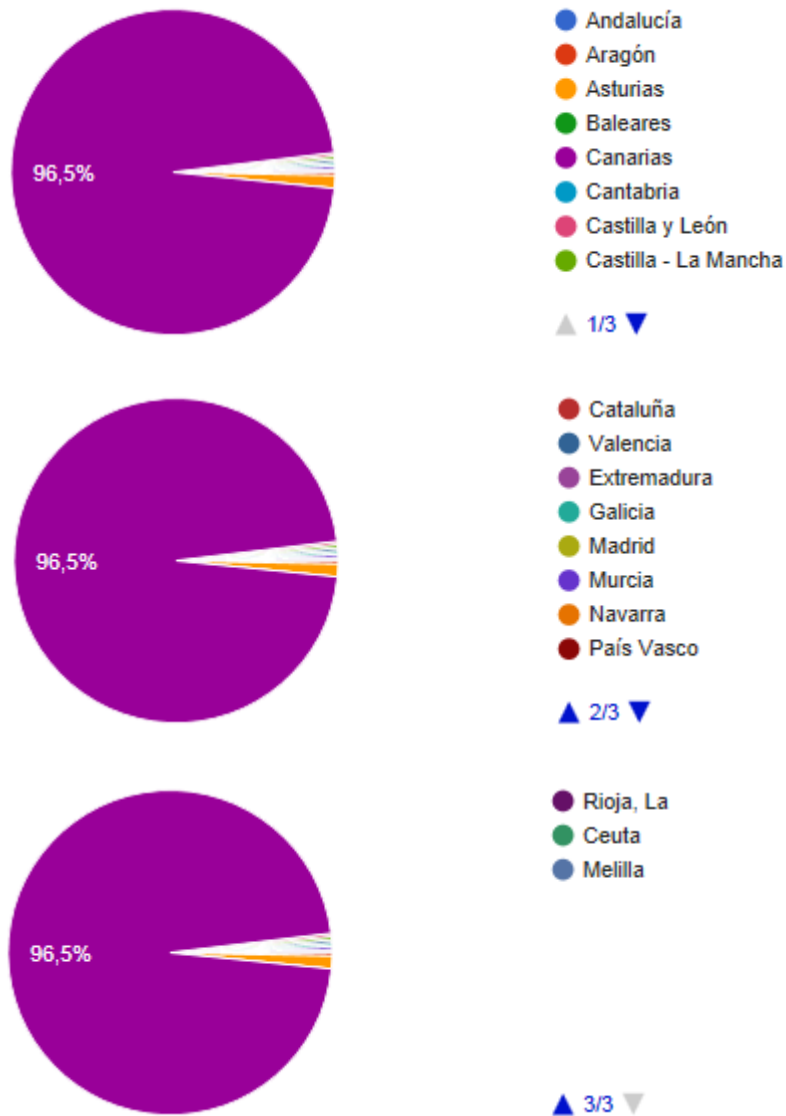
SE IMPARTE FORMACIÓN AL PERSONAL SOBRE SEGURIDAD VIAL





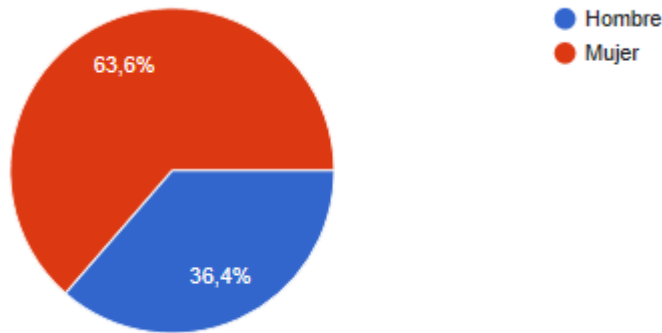
RESULTADOS DEL ESTUDIO CUESTIONARIO TRABAJADORES/AS

RESPUESTAS AL ESTUDIO POR COMUNIDAD AUTÓNOMA

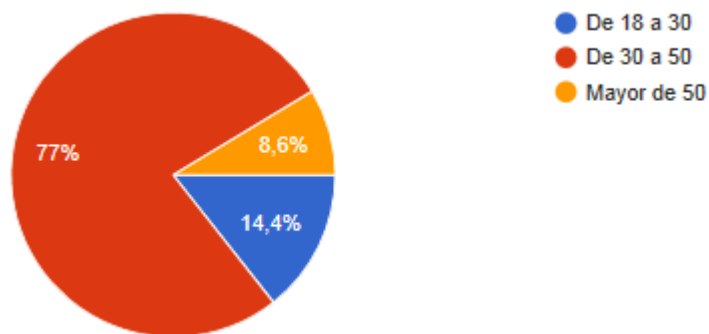


El 96,5% de las respuestas proceden de trabajadores/as de empresas ubicadas en Canarias, seguidas de Asturias, 1,3%, Castilla León, Castilla La Mancha, Murcia, La Rioja, Valencia y Galicia, con un 0,3%.

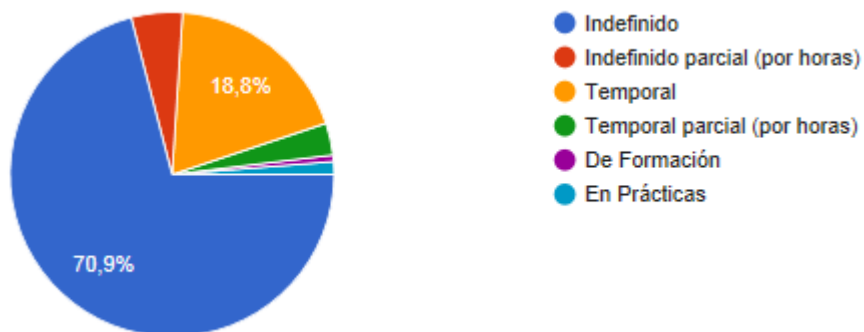
SEXO



EDAD



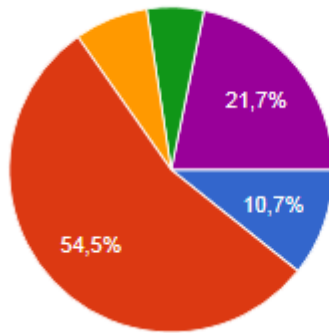
TIPO DE CONTRATO



Indefinido: 70,9%; Indefinido parcial: 5,1%; Temporal: 18,8%; Temporal parcial: 3,2%; De formación: 0,6%; En prácticas: 1,3%



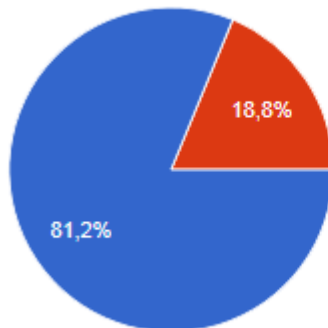
AREA FUNCIONAL A LA QUE PERTENECE



- Dirección
- Administración
- Comercial
- Mantenimiento
- Producción

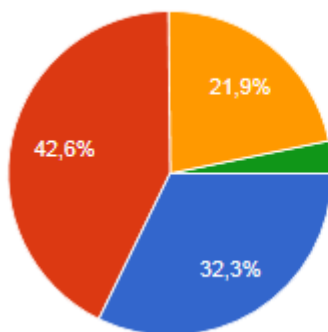
Comercial: 7,4%; Mantenimiento: 5,7%

TIPO DE JORNADA



- Continua
- Partida

TIEMPO QUE EMPLEA EN DESPLAZARSE A SU CENTRO DE TRABAJO HABITUAL

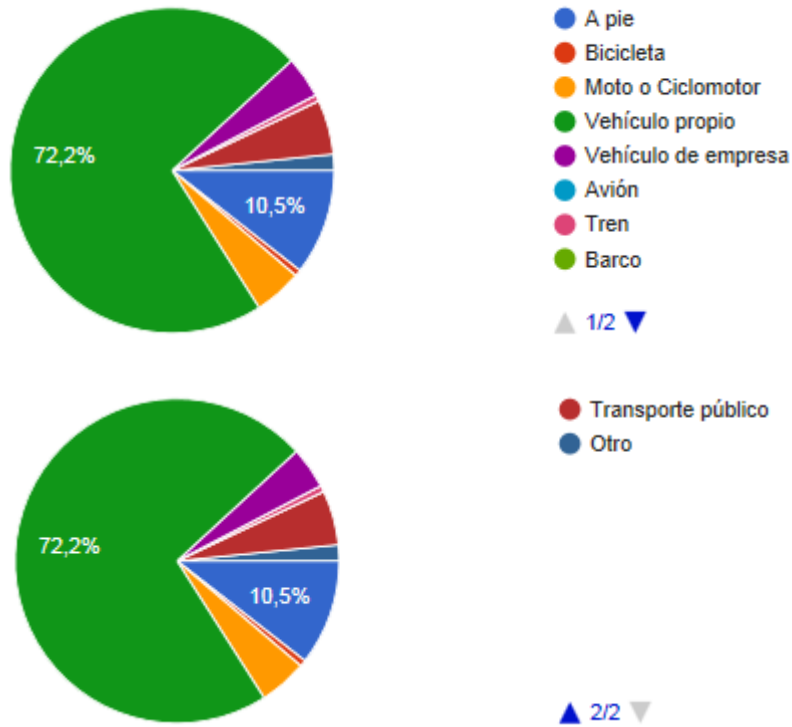


- Menos de 15 min.
- Entre 15 - 30 min.
- Entre 30 min. y 1 hora
- Más de 1 hora

Más de 1 hora: 3,2%

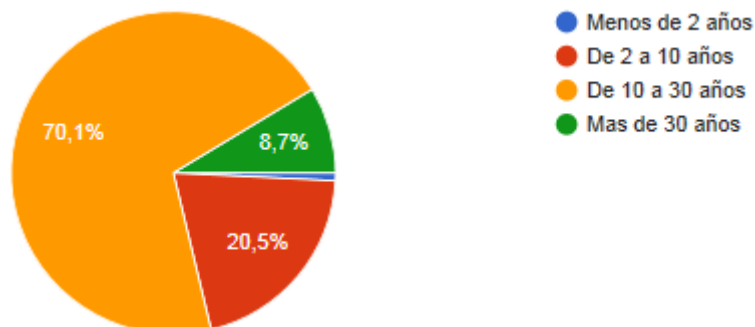


DESPLAZAMIENTO A SU CENTRO DE TRABAJO



Vehículo propio: 72,2%; A pie: 10,5%; Transporte público: 5,4%; Motor o ciclomotor: 4,8%; Vehículo empresa: 4,2%; Otro: 1,6%; Bicicleta: 0,6%

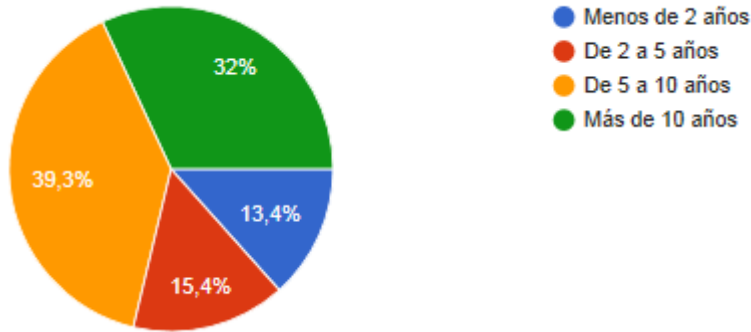
AL UTILIZAR UN VEHÍCULO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS AL/DEL PUESTO DE TRABAJO, ¿DESDE HACE CUÁNTOS AÑOS DISPONE DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN?



Menos de 2 años: 0,8%



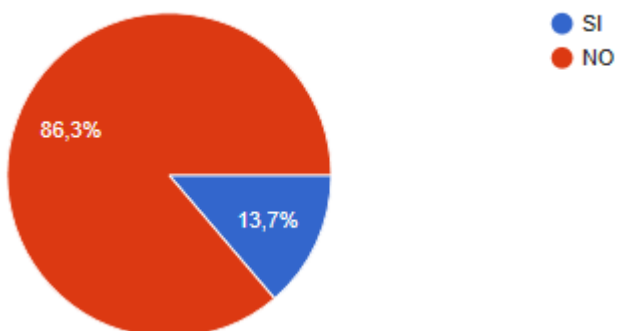
ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO



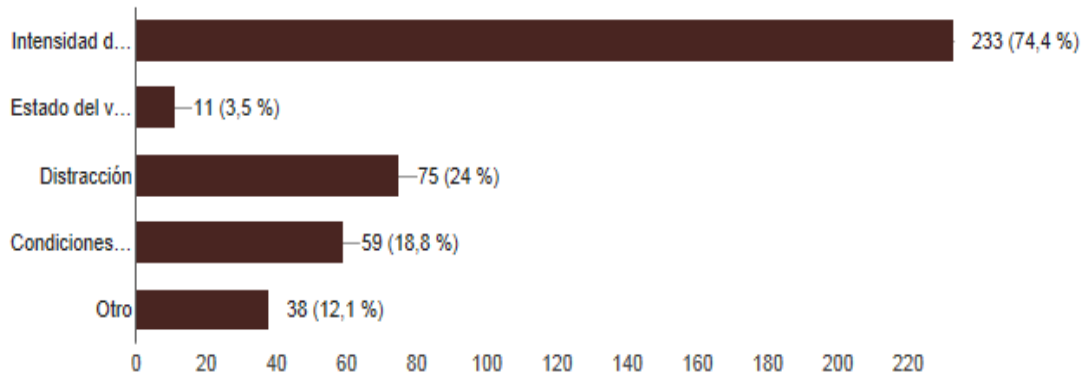
PASA CON REGULARIDAD ESTABLECIDA LAS REVISIONES DE SU VEHÍCULO (itv, revisiones indicadas por el fabricante....)



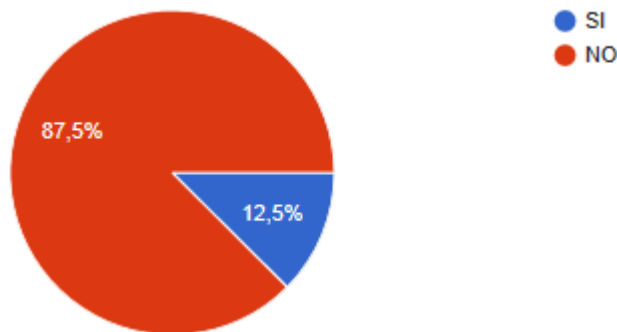
¿HA ESTADO IMPLICADO EN ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS, EN ITINERE O EN MISIÓN?



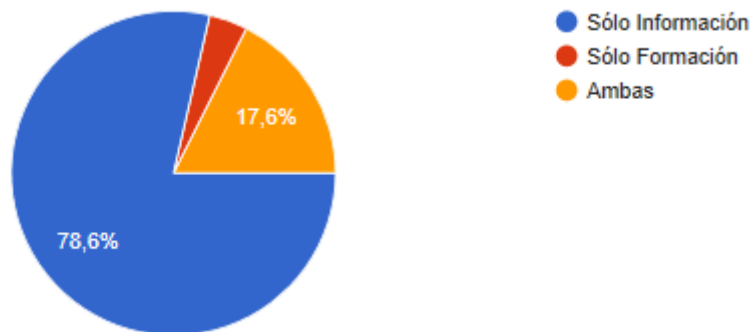
PRINCIPAL FACTOR DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA EN LOS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN O IN ITINERE



TIENE SU EMPRESA UN PROTOCOLO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL



HA RECIBIDO INFORMACIÓN/FORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL



Solo formación: 3,8%

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

- El 96,7% de las empresas encuestadas disponen de organización preventiva, teniendo en cuenta que el número de trabajadores de éstas, oscila entre los 6 y los 250 trabajadores.
- En el 71,8% de las empresas ha ocurrido un accidente de trabajo relacionado con el tráfico en el último año, principalmente al desplazarse el trabajador de su casa al trabajo y viceversa.
- El 80,1% de las empresas realiza un mantenimiento preventivo y control de seguridad a los vehículos, frente al 1,7% que indica que no realiza ningún tipo de mantenimiento.
- El 69,1% de las empresas tienen elaborado un Protocolo de Movilidad y Seguridad Laboral, frente al 30,9% que indican que no, llevándose a cabo por parte del 92,9% acciones de información, frente al 7,1% que no imparte ningún tipo información a sus trabajadores.
- En contraposición, en cuanto a formación, el número de empresas que no imparte formación aumenta considerablemente, con respecto a la información puesto que el 35,4% no imparte formación, frente al 64,6% que si imparte.
- La mayoría de los trabajadores viven a menos de una hora del trabajo, pero existe un 3,2% que recorre más de 1 hora de trayecto en su ida y vuelta al trabajo.
- El 72% utiliza vehículo propio, seguido del 10,5% que va andando, un 5,4% utiliza transporte público, un 4,8% de los encuestados motor o ciclomotor, un 4,2% vehículo de empresa, otra combinación 1,6% y un 0,6%, va de su casa al trabajo en bicicleta.
- La intensidad del tráfico, las distracciones al volante y las condiciones climatológicas son los factores que más preocupan a los trabajadores en los desplazamientos en misión o in itinere.
- El 86,3% de los trabajadores ha estado implicado en algún accidente de tráfico en los últimos 5 años, frente al 13,7% que no ha sufrido ningún accidente in itinere o en misión, teniendo estos trabajadores en su mayoría un contrato indefinido, con jornada continua.
- El 100% de los trabajadores manifiesta que pasa las revisiones pertinentes de su vehículo.
- Al igual que lo manifestado por las empresas, los trabajadores manifiestan en su mayoría que han recibido información, 78,6% , frente a un 3,8% que solo ha recibido información y un 17,6% manifiestan que han recibido tanto información como formación.
- El 87,5% de los trabajadores manifiesta que su empresa dispone de un Protocolo de Movilidad y Seguridad Vial, frente a un 12,5 % que indica que no.