



FUNDACIÓN
PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

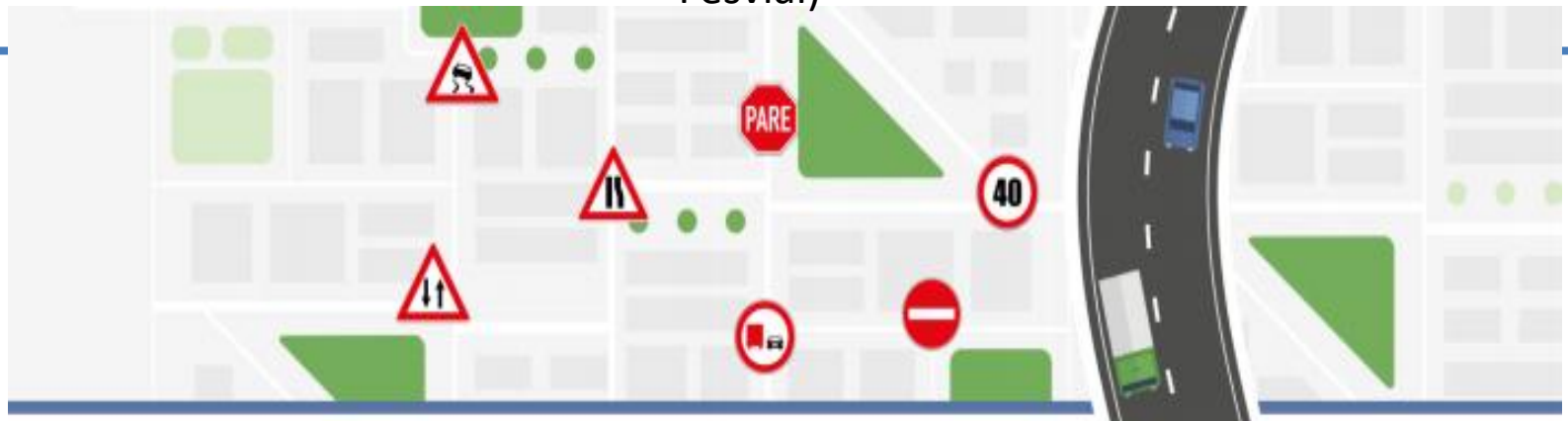
GROUPE RENAULT



La Seguridad Vial en el ámbito Empresarial

La importancia de la Formación den la Seguridad Vial Laboral

Franciso Javier Llamazares Robles (Director General de Fesvial)





¿Qué es FESVIAL?



La Fundación para la Seguridad Vial, **FESVIAL**, es una entidad independiente, sin ánimo de lucro, creada para actuar en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad.



Objetivos: la prevención de los accidentes de tráfico, la mejora de la seguridad vial promoviendo la implicación y concienciación social, la movilidad sostenible, la formación en seguridad y la educación vial, los estudios sobre la siniestralidad, así como la investigación de estrategias más adecuadas para la prevención de la siniestralidad vial.



PATRONATO FESVIAL

Presidente: Dr. Luis Montoro



Patronato Honorífico:

- El Presidente del Congreso de los Diputados.
- El Fiscal para la Seguridad Vial





CULTURA SEGURIDAD VIAL

La cultura de la seguridad vial ha evolucionado



**Desplazamientos
vacacionales**



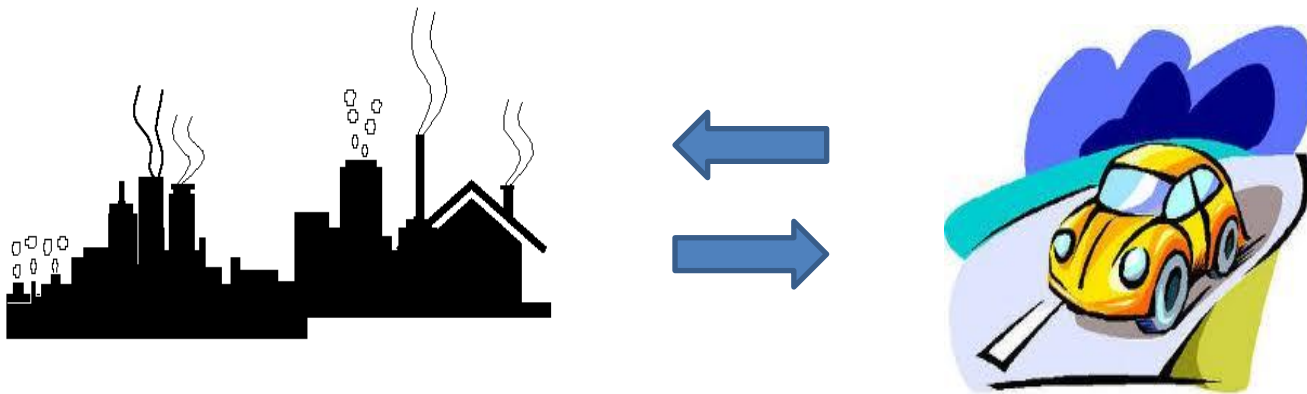
**Desplazamientos diarios y por
motivos de trabajo**

**Los accidentes de tráfico continúan siendo una de la
primeras causas de mortalidad en las sociedades modernas.**



ACCIDENTES TRÁFICO LABORALES

El vehículo se ha convertido en un elemento de gran importancia en la actividad laboral



Ley 31/1995 de 8 noviembre: “la empresas deben velar por la seguridad de los trabajadores a su servicio durante la jornada laboral, garantizando su seguridad y salud en todos los aspectos relacionados con el trabajo”



ARRASATE

Choque entre un trailer y el camión de la basura

28.03.08 -

Vota ☆☆☆☆☆ | 0 votos ☆☆☆☆☆



Opina



Ver comentarios (0)



Imprimir



Enviar



Rectificar

El camión de la basura de FCC que trabaja para la Mancomunidad del Alto Deba se vio implicado en la mañana de ayer en un aparatoso accidente en el barrio arrasatearra de Gesalibar al colisionar con un trailer. Los conductores de ambos vehículos fueron evacuados al Hospital de Mendaro con heridas leves. Según explicó el conductor del camión de recogida de basura, el siniestro se desencadenó tras patinar su vehículo cuando, al entrar en la curva frente a la iglesia de Santa Agueda, accionó el freno. En este momento cruzaba por la misma zona un convoy formado por dos trailers articulados que transportaban barras de hierro. El camión de FCC colisionó con el primero. DV





Movilidad y Movilidad en el ámbito Laboral

<http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/biblioteca-recursos/videos/recomendaciones-para-evitar-accidentes-en-mision.jsp>



Aspectos de movilidad en la empresa



Salida de la Fabrica PAYA de Alicante-1950

El desplazarse, moverse, para ir a trabajar son dos condiciones unidas.

En casi un 80% de los desplazamientos se utiliza algún modo mecánico.

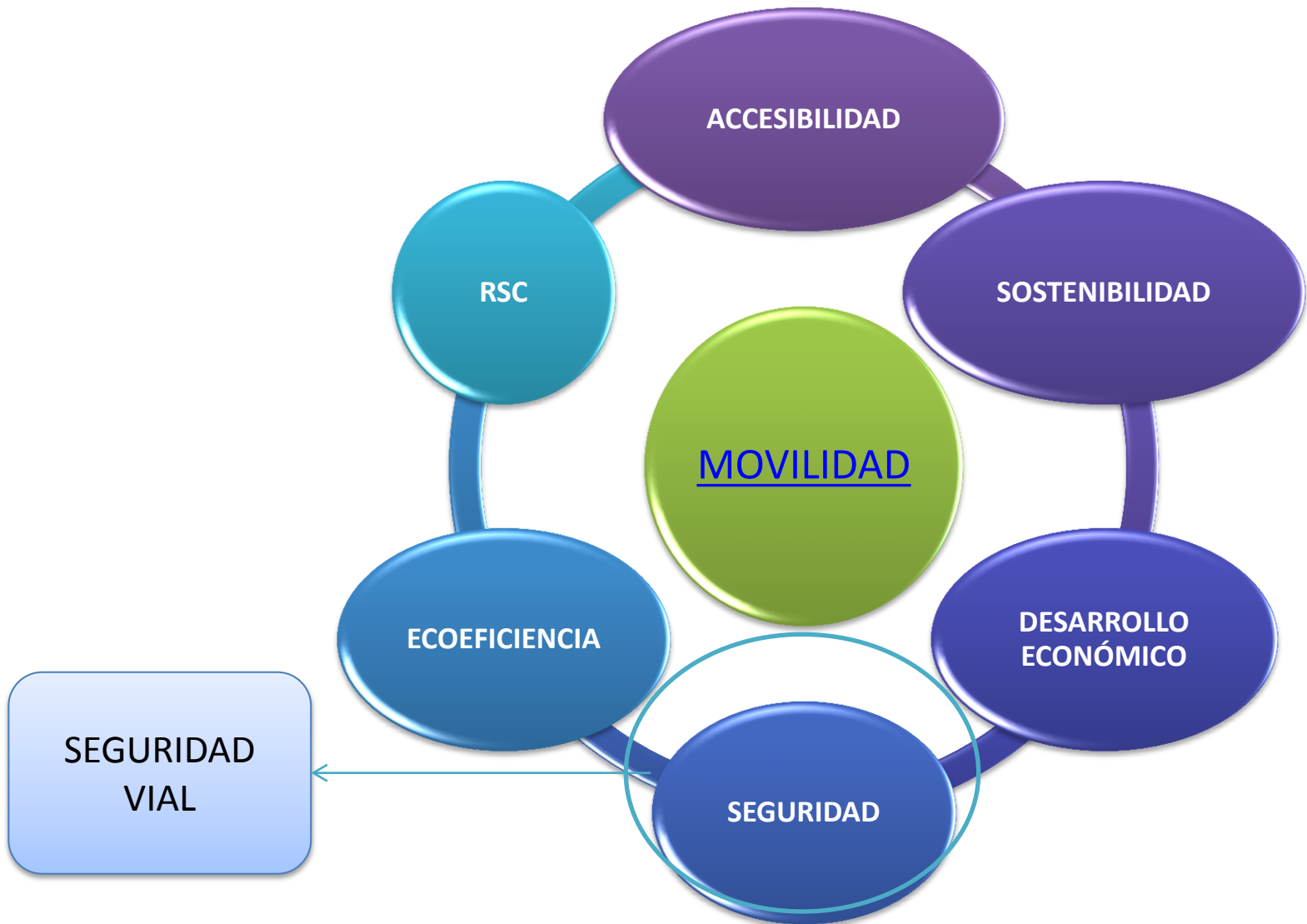


La movilidad en la empresa

- ▶ La movilidad con origen en el ámbito laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento. Según se desprende de los datos de la Encuesta de Movilidad de las personas Residentes en España (MOVILIA) elaborada por el Ministerio de Fomento, en el año 2006, las personas ocupadas realizaban en un día medio laborable más de 62 millones de desplazamientos, lo que supone la mitad del total de los desplazamientos realizados.



CONCEPTOS QUE ENGLOBA LA MOVILIDAD





¿Debe la Seguridad Vial estar presente a lo largo del ciclo vital de los ciudadanos?



SI!



¿En que marco teórico nos movemos?

La pregunta



- *La Visión Cero, que pone el acento en las infraestructuras y la tecnología.*
El modelo habla de sistemas seguros, donde la vía, el vehículo y el conductor forman una única unidad.



¿En que marco teórico nos movemos?

Juntos,
podemos
salvar millones
de vidas



OISEVI
www.oisevi.org



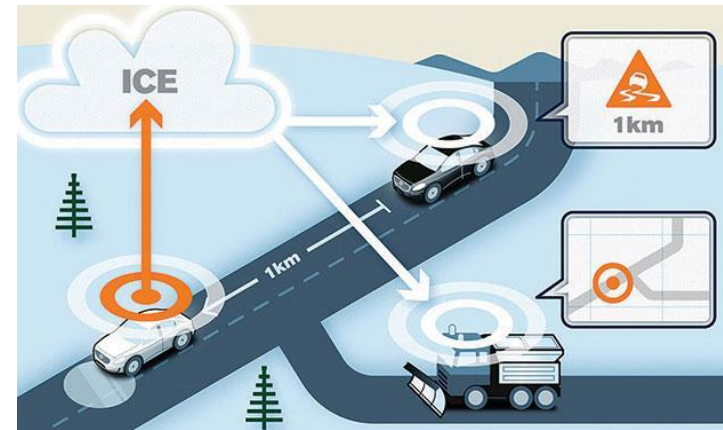


Soluciones para la seguridad vial aplicadas a la vía





Soluciones para la seguridad vial aplicadas al vehículo





Soluciones para la seguridad vial aplicadas al conductor





¿Qué debemos hacer?

Educación Vial



Formación conductores



Formación en la empresa. (<http://www.circulaseguro.com/la-formacion-en-seguridad-vial-laboral-conocida-por-solo-un-12-de-los-trabajadores/>)

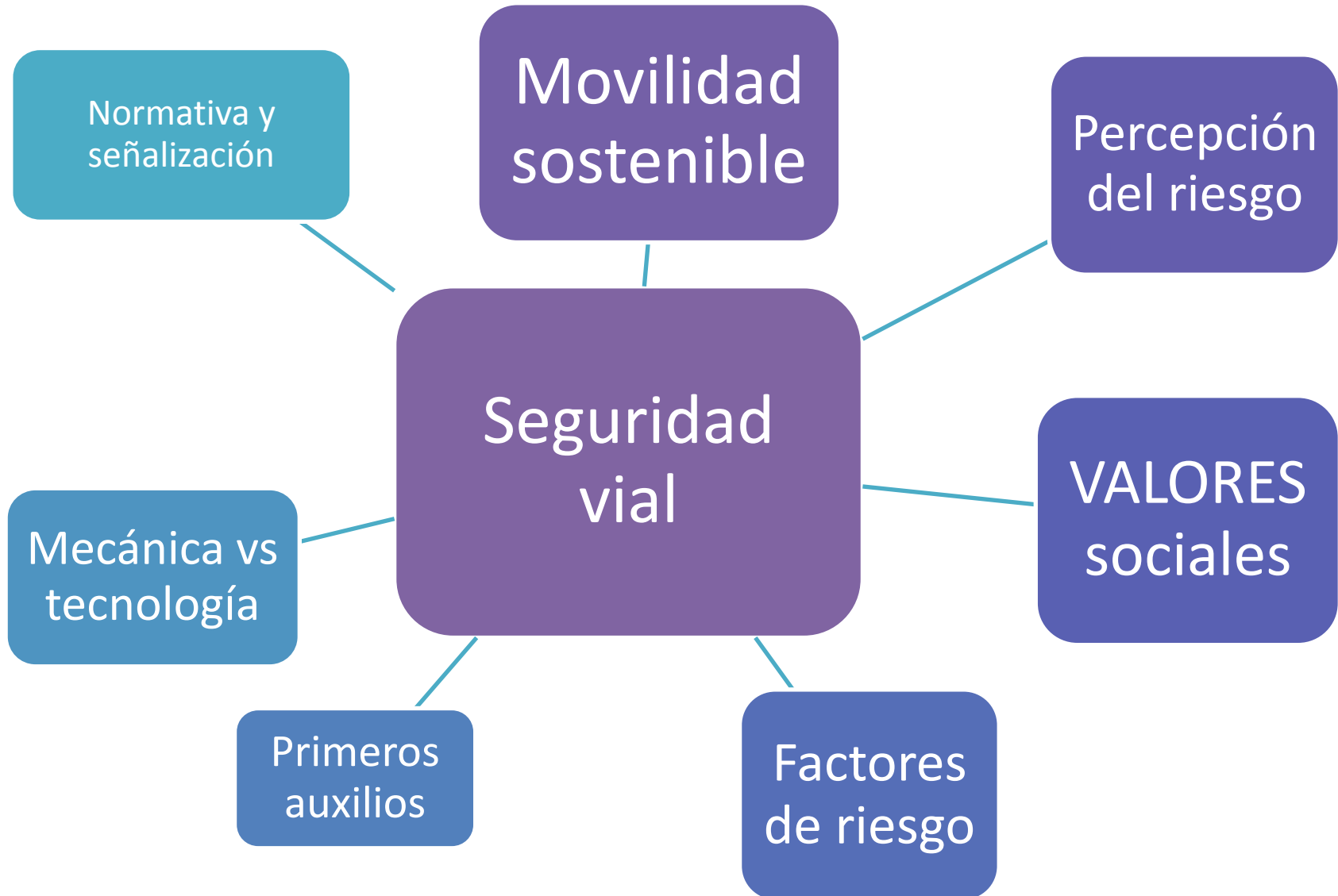


Aprendizaje vial a lo largo del ciclo vital





¿Que debemos enseñar?

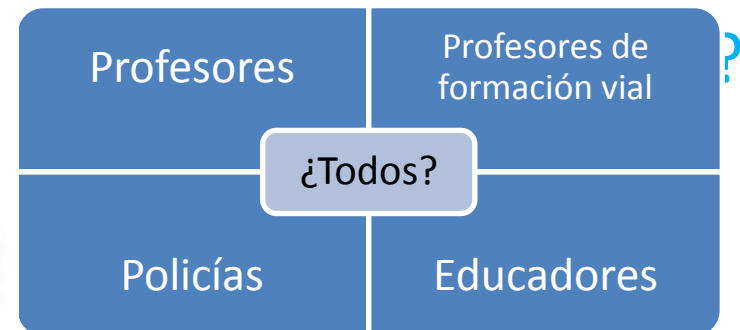




Aprendizaje vial en los contextos educativos

- EDUCACION VIAL

- ¿Debe existir una asignatura específica de seguridad vial, o quizá con unas horas curriculares anuales sería suficiente?
- ¿Qué contenidos debemos impartir en cada etapa educativa?
 - Concretamente los relacionados con las competencias de la movilidad del individuo.





Aprendizaje vial en MAYORES

- SEGURIDAD VIAL PERSONAS MAYORES
 - Debemos plantear esta intervención como una formación continua detectando los nuevos riesgos y asumiendo las perdidas que como personas más mayores vamos adquiriendo por el ciclo de la vida...
 - Asociaciones, entidades municipales, médicos de medicina general y club de jubilados ¿Quién o quienes deben impartir esta materia?

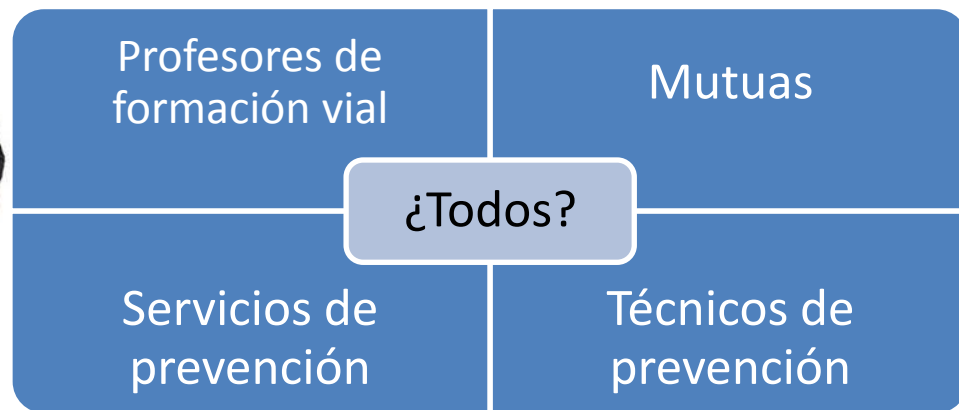




Aprendizaje vial en la empresa

- **SEGURIDAD VIAL LABORAL**

- Debemos plantear esta intervención como una formación continua para continuar trabajando y analizando los riesgos que tanto por la profesión como por el paso del tiempo como por riesgos inherentes podamos detectar.
- La seguridad vial laboral se debe incluir dentro de los riesgos laborales?
- ¿Quién o quienes deben impartir esta materia?





En el pasado...



En la actualidad...



El accidente vial laboral se concibe como un grave problema social y de salud, incluso los diferentes poderes públicos debaten este problema de una manera menos teórica y filosófica y mucho más real y pragmática, aunque en muchas ocasiones las cifras, de siniestralidad y mortalidad no son muy alentadoras.



Generan un gran coste empresarial



COSTOS INDIRECTOS: Son aquellos que no se pueden medir de manera real ni exacta, pero que están indudablemente asociados al accidente.

COSTOS DIRECTOS: Son aquellos que la empresa puede contabilizar y cuantificar fácilmente.

Horas perdidas , atención médica, pago de penalizaciones por demoras producidas, pérdida producción, recuperación de la de horas extras, costo de rotación de personal, costo de subcontratación o contratación de nuevo personal: costos de anuncios, procesos de selección, contratación, formación, etc., distribución de los puestos de trabajo: sustituciones, formación, reentrenamiento, etc. Costo de las medidas preventivas a implantar para que el accidente no se vuelva a repetir,etc.



Qué debe hacer la empresa



Invertir en seguridad e introducir la cultura de la seguridad vial en la empresa.

Para ello será necesario la ayuda de la administración y de una legislación adecuada.



El accidente vial laboral en España



En el pasado...

- Hasta la década de los 70, en España fueron casi nulas las intervenciones para mitigar el problema de la accidentalidad laboral y vial.



- Las empresas mantenían la premisa de: *las inversiones en prevención y seguridad generan un alto coste y a la larga no aportan ningún “beneficio tangible”.*



Evolución 2005-2014 siniestralidad vial laboral-ESPAÑA

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidentes de trabajo con baja	981.795	1.003.440	1.022.067	895.679	699.577	645.964	581.150	471.223	468.030	491.099
Accidentes viales laborales	71.854	71.311	87.038	81.840	68.833	65.446	58.938	52.411	52.129	54.416
Accidentes viales laborales mortales	500	509	470	371	283	264	220	180	181	170

Fuente: Elaboración propia. Datos partes de accidentes de trabajo del INSHT

En el periodo 2005-2014 los datos muestran:

- Una reducción del 50% de los accidentes de trabajo**
- Una reducción del 25% de los accidentes laborales viales.**



La contratación temporal es también un factor de riesgo. El índice de Incidencia de los trabajadores temporales es 1,7 veces mayor que en los indefinidos. (**Fuente: OECT**). Además, las ocupaciones con mayor siniestralidad laboral de tráfico (año 2014):

	% en jornada	% in itinere
Conductores vehículos	29,3%	3,8%
Trabajadores servicios de protección	9,4%	3,7%
Restauración y comercio	7,5%	18,2%
No cualificados y peones	11,8%	16,8%
Atención al público	3,8%	8,5%

	% en jornada	% in itinere
Automóviles	46,4%	55,1%
Motocicletas	13,3%	10,6%
Camiones, autobuses	8,3%	2,4%
Camionetas, furgonetas	5,0%	1,1%
Otros vehículos ligeros	8,0%	6,1%

Fuente: Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo, OECT, 2014).



Características accidente tráfico laboral mortal

Tipo de accidente	In itinere
Sexo	Hombre, el que más accidentes tiene y el que más muere.
Edad	Media de 32 años.
Lugar	Zonas urbanas y áreas metropolitanas.
Día de la semana en que se produce el accidente	Lunes y viernes.
Mes	No hay diferencias significativas excepto agosto que descienden por las vacaciones
Hora	Entre las 07:00 y las 10:00 horas. Y entre las 14:00 y las 15:00 horas
Gravedad del accidente	Leve
Vehículo implicado	Automóvil
Factores de riesgo implicados	Sueño, fatiga, distracciones, velocidad inadecuada. El no uso de sistemas de retención (cinturón) es un factor que transversalmente agrava la lesividad o producen mortalidad.



Accidentes mortales laborales

	2012	2013	2014	2015
ESPAÑA	452	447	467	
FRANCIA	524	492		
ALEMANIA	473	422		
REINO UNIDO	149	235		
ESTADOS UNIDOS		4.585	4.679	
AUSTRALIA		189	187	190

Accidentes de tráfico mortales

PAÍSES	2012	2013	2014
ESPAÑA	1903	1680	
FRANCIA	3.653	3.268	
ALEMANIA	3.600	3.339	
REINO UNIDO	1.802	1.770	
ESTADOS UNIDOS	33.782	32.719	
AUSTRALIA	1305	1192	1157

En Europa el 60% de los muertos en accidentes de tráfico son laborales. (Fort, 2010, ETSC, 2010),



DEFINICIÓN ACCIDENTES IN-ITINERE

Accidentes de tráfico “in itinere”:

- Es aquel que sufre el trabajador debido al tráfico al ir al trabajo o al volver de éste. No existe una limitación horaria (Art. 115.2d LGSS). Existen **3 criterios** o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra **en el camino de ida o vuelta**, que **no se produzcan interrupciones entre el trabajo** y el accidente y, que se emplee **el itinerario habitual**. El accidente de trabajo in itinere ha sido objeto de una larga elaboración por la jurisprudencia que exige, como requisitos ineludibles: Que el camino de ida y regreso al trabajo carezca de interrupción voluntaria y se lleve a cabo siempre por el itinerario usual; y la necesidad de que concurra el elemento teleológico, es decir, que el accidente se produzca con ocasión o por consecuencia del trabajo. Estableciendo además un principio claramente restrictivo en orden a la consideración del accidente de trabajo in itinere, sentando el criterio de que la lesión o el daño producido en el camino al trabajo ha de tener por causa a este último o ha de producirse en consideración al mismo.



DEFINICIÓN ACCIDENTES DE TRABAJO EN JORNADA LABORAL

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





PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL



Partes del plan de Movilidad

• TOMA DE DECISIÓN	Fijar objetivos prioritarios
• ANÁLISIS PRELIMINAR	Entorno urbano, polígono industrial, facilidad de transporte público, espacios para aparcar coches, tipología del entorno.
• SENSIBILIZARA LA PLANTILLA	Participación activa en grupos de trabajo
• DIAGNOSTICO DEFINITIVO	Análisis real de la situación, fijar necesidades de colaborar con administraciones,...etc.
• FIJAR OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Los objetivos deben ser realistas y con indicadores concretos para poder evaluar.
• IDENTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS A TOMAR	No se trata de implantar las más populares, sino las que permitan llegar a los objetivos marcados.
• PROMOCIÓN DEL PLAN	Campañas de información y concienciación entre toda la plantilla
• PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL PLAN	El papel del coordinador o responsable de movilidad es fundamental en la puesta en marcha de las medidas, dialogar con los agentes implicados, incluso las fechas de puesta en marcha.
• SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	Aspectos a verificar, temporalidad, aproximación los objetivos.



Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa

Guía Metodológica



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



Etapa 5. Seguimiento y evaluación

- 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



Planes de Seguridad Vial

FACTOR HUMANO

- Distracciones - Velocidad - Fatiga - Sueño - Estrés - Agresividad - Emociones - Edad - Alcohol - Drogas - Medicamentos

FACTOR VEHÍCULO

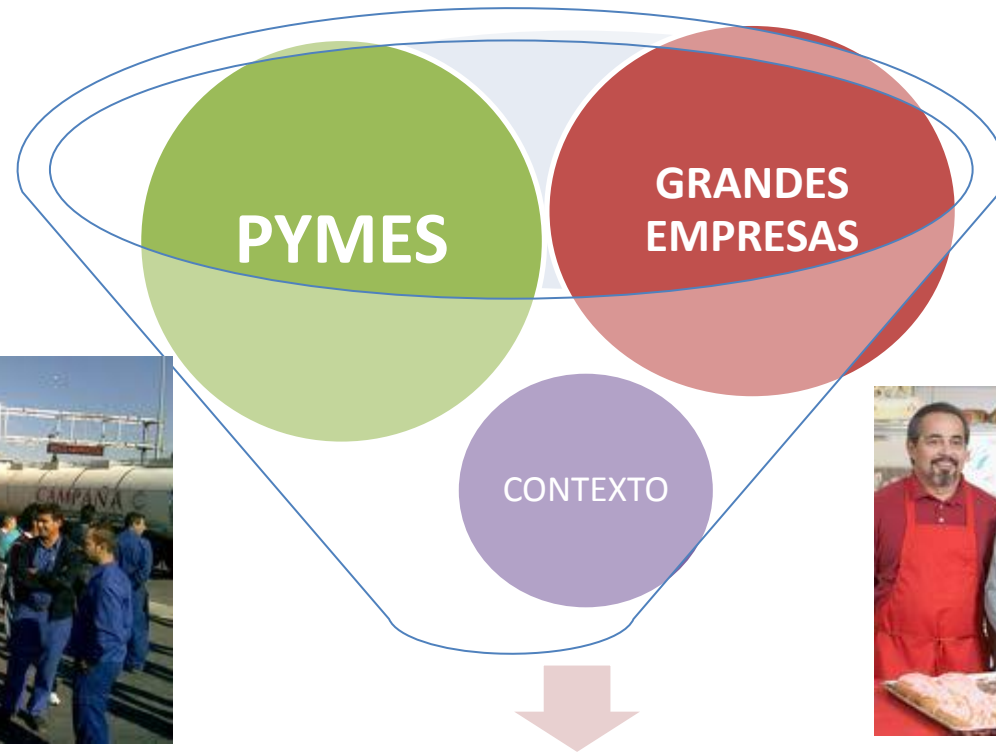
- Posición al volante
- Seguridad activa
 - ABS • ESP • Neumáticos • Iluminación • Triángulo de emergencia y chaleco reflectante
- Seguridad Pasiva
 - Cinturón de seguridad • Reposacabezas • Airbag • Vehículos de dos ruedas y casco
- Mantenimiento
- Transporte de materiales

FACTOR VÍA

- Elección de la ruta - Factores meteorológicos - Trayectos frecuentes



Planes de Seguridad Vial



¿QUE DEBEN HACER LAS EMPRESAS?





¿Cómo mejorar la seguridad vial de la empresa?

http://www.hsa.ie/eng/Vehicles_at_Work/Driving_for_Work/Vehicle_Safety_Pre-checks/

¿Por dónde empezar?

- Investigar los accidentes laborales que se producen



Accidentes de tráfico

- Detectar los principales factores de riesgo.
- Actuar sobre ellos:
 - [Formación.](#)
 - [Concienciación.](#)
 - Elaborando mapa de riesgos de los recorridos de los trabajadores.
 - [Vehículo.](#)
- Favorecer la movilidad de los trabajadores:
 - Tele-trabajo.
 - Fomentar el transporte público.
 - Horarios entrada-salida escalonados
 - Buena señalización





Posibles medidas a aplicar:



Medidas básicas que suponen un primer paso.

- Cursos de formación para trabajadores.
- Entrega de dossiers de seguridad o manuales.
- Información básica sobre desplazamientos en periodos vacacionales o mantenimiento del vehículo.

Acciones más específicas y de mayor duración:

- Plataforma e-learning.
- Formación teórico –práctica.
- Cursos de conducción segura y eficiente.
- Simuladores de conducción.



Posibles medidas a aplicar:



Generar nuevas actitudes y hábitos de comportamiento:

- Campañas de concienciación.
- Campañas informativas y de sensibilización.

Tratamiento de problemas específicos:

- Desarrollo de planes de movilidad.
- Señalización de puntos de alta accidentalidad.

Objetivo: contribuir a crear cultura de seguridad vial en la empresa



BUENAS PRÁCTICAS



Páginas a consultar

<http://www.seguridadviallaboral.es>

La pagina de la DGT, Ministerio de Trabajo y Fesvial, contiene datos estadísticos y trabajos sobre temas de seguridad vial:

<http://www.dgt.es/portal/>





SVL

Seguridad vial laboral



Cada día se producen 143
accidentes de tráfico
laborales

Descubre como más de 60 empresas
previenen esos accidentes

[Leer más](#)

[Registrarse](#)





Algunos ejemplos



ORGANIZA



PROMUEVEN



INDITEX



GENERALI
Seguros



SCHENKER



GlaxoSmithKline



REPSOL



MICHELIN

Europcar

3M



GlaxoSmithKline

- **Descripción de la acción:** implementar **cursos específicos** como la **gestión del tiempo**, la **gestión del estrés** y la **energía**.
- GSK considera la seguridad de los conductores como una de sus máximas prioridades por lo que ha puesto en marcha el **programa Driver Safety**.

MOBILE WEB-BASED DEFENSIVE DRIVER TRAINING IS HERE!

No apps required. Simply visit AlertDriving.com using your Apple, Android or Blackberry device browser, and you're good to go!

> LEARN MORE

Experience AlertDriving > TRY OUR DEMO

OUR SOLUTIONS
AlertDriving is an expert at identifying, mitigating and monitoring driver risk. Our online solutions are easy to implement and feature localized, culturally accepted

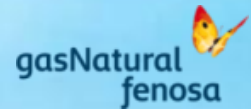
WHY ALERTDRIVING?
Industry Leader
We pioneered web-based driver risk management solutions. Our FleetDefenseSM

THE BOTTOM LINE
ROI Calculators
outstanding value for your money

The Latest from FleetAlert: Car-makers renew Diesel Initiative Learn more, Jury Orders Domino's To Pay \$32M In... Learn more, Avoiding the distracted driving lawsuit Learn more, Fleets warned of new "flash jam"... Learn more, Drivers at risk... Learn more



Comunicación periódica y



Sensibilización



Lecciones aprendidas



Contactos iniciales reuniones



Contactos seguridad



Campañas mensuales



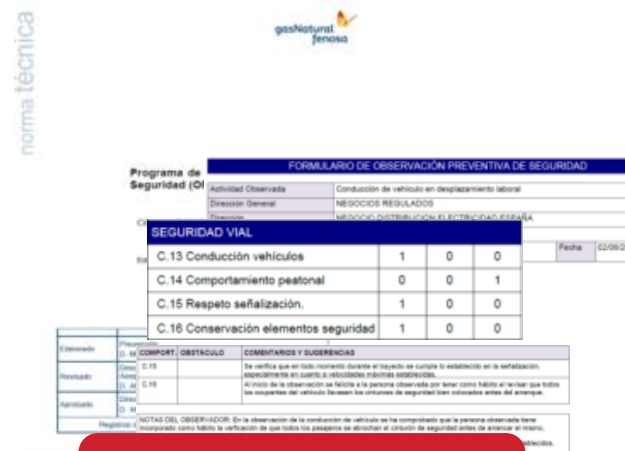
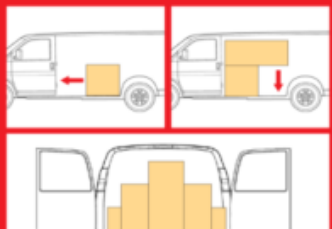
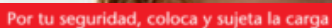
Campañas estacionales



Campañas excepcionales



Sensibilización



Revisiones gratuitas

[illegible]

“Promovemos un entorno seguro de trabajo a nuestros empleados y proveedores”

Puntos

Kit Seguridad

Niveles

Inspección exterior

Escobillas

Alumbrado

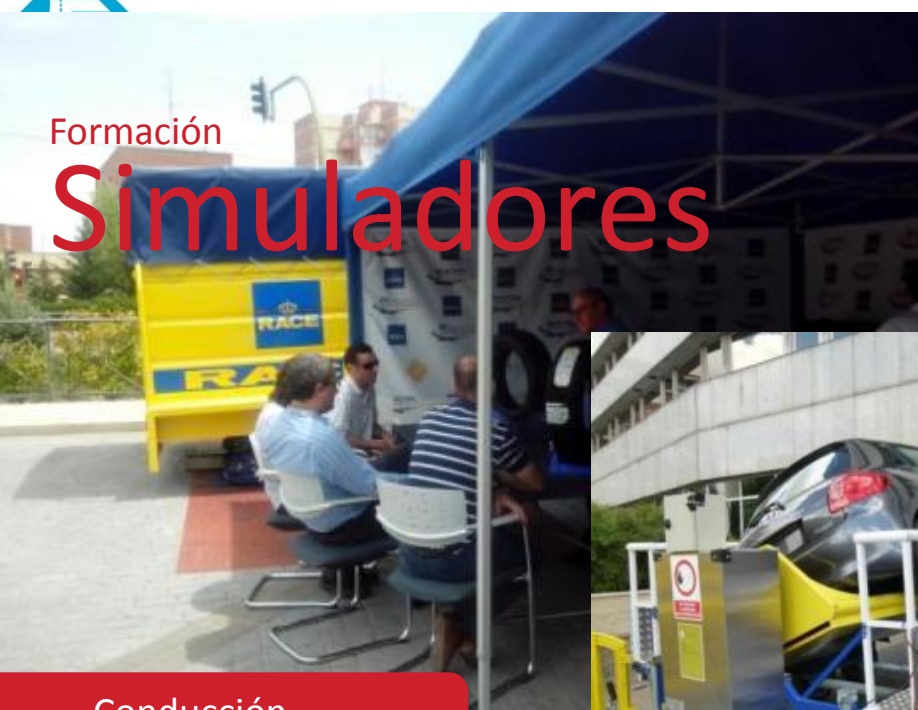
Neumáticos

Frenos

Gases

Formación

Simuladores



Conducción
eficiente



Simulador
vuelco



Conducción
segura



Simulador
moto



Aula
itinerante



Buenas Prácticas en las empresas Españolas



- Plan Estratégico PRAEVENIO Se inicia a finales de 2004 y que tiene como uno de los objetivos principales la reducción de la Accidentalidad.
 - **6.2.2.1.4.5 Seguridad en el traslado.**
 - Que todos los empleados del Negocio de España y Portugal de ENDESA que necesiten desplazarse en vehículo dentro de la jornada de trabajo reciba un curso sobre “conducción defensiva”.



Buenas Prácticas en las empresas Españolas



Hacia los equipos

- Medios de transporte y viales



Hacia los individuos

- Conductores, pasajeros o peatones



Hacia la organización

- General o de unidad organizativa

- Equipos: Actualización y mantenimiento de flotas, favorecer la compra de vehículos nuevos a los trabajadores. Limitar el uso del vehículo, mejora de vías y accesos.
- Individuos; como peatones, pasajeros y peatones: formación y sensibilización para promocionar comportamientos seguros.
- Organización: Reducción de reuniones que provoquen desplazamientos, fomentar el tele trabajo, flexibilidad horaria, creación de la figura del gestor de la seguridad



Buenas Prácticas en las empresas Españolas



Diferentes campañas formativas complementarias en el tiempo, en los contenidos, en la metodología y en función al riesgo de la exposición a la conducción

- ☐ Tomar *conciencia del riesgo de la conducción* y de la responsabilidad del conductor para evitar accidentes.
- ☐ *Fomentar la actitud preventiva* y el respeto en la conducción.



Buenas Prácticas en las empresas Españolas



2001	Hoy
Teléfono móvil (<i>distracción</i>)	Bluetooth
-	GPS (<i>distracción</i>)
-	Permiso por puntos (<i>concienciación</i>)
Comidas con vino	Comidas con agua
Comienzo del ABS	ABS-ASR-ESP de serie

Cursos de Formación On-line y Presencial

Desde el año 2001, actualmente todos los cursos se encuentran en su intranet.

También apuestan por cursos de Conducción Defensiva y concienciación sobre los riesgos de la conducción.

Metodología:

Formación Grupal en la parte teórica

Prácticas individuales en pista de conducción.



Buenas Prácticas en las empresas Españolas



MAPFRE

2.1 Estudio e Investigación

Principales causas de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral:

No respetar la normativa

Distracción

Exceso de velocidad

No uso de los retrovisores e intermitentes

2.2 Formación e información

- Programa de formación en Seguridad Vial en la empresa

- Actividades lúdicas en torno a la Seguridad Vial



2.3 Facilitar el acceso a los centros de trabajo

- ▶ Rutas
- ▶ Conservación de accesos a centros de trabajo
- ▶ Compartir coche





Buenas Prácticas en las empresas Españolas **abertis**

En los planes de formación generales y en la formación específica de cada puesto de trabajo se incorpora formación en **Seguridad Vial** para el empleado mediante:

- Cursos de conducción segura
- Módulos básicos de Seguridad Vial
- Campañas y jornadas de seguridad vial
- Módulos específicos (sueño, fatiga, estrés)
- *Plan de movilidad laboral*

Cursos enfocados a la seguridad vial dentro del plan de Formación:

Curso de conducción segura del RACC
Curso de conducción de máquinas quitanieves

Cursos de evaluación y prevención de riesgos

Extinción de incendios en túneles

Riesgos psicosociales Factor estrés

Iniciativas orientadas a la mejora de la seguridad vial:

Artículos de seguridad vial en revista interna (neumáticos, nieve, ...)

Campaña “Zero accidentes, mas bienestar” (30 días sin accidente = sorteo TV)

Jornada de señalización (conceptos y funciones, soporte con proveedor 3M)

Jornada de seguridad vial interna (Situación actual de la SV, temas de

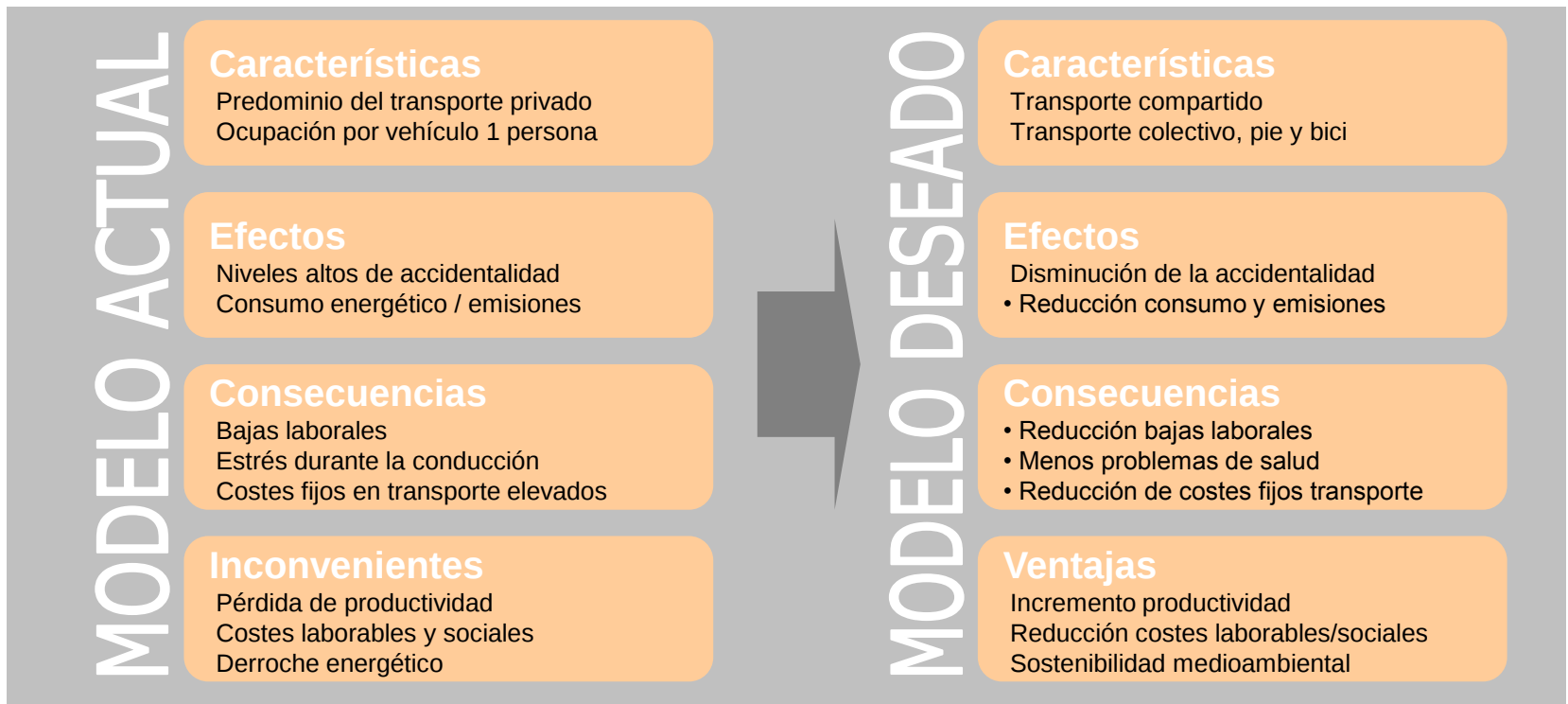


Buenas Prácticas en las empresas

Españolas

abertis

En los planes de formación generales y en la formación específica de cada puesto de trabajo se incorpora formación en **Seguridad Vial** para el empleado mediante:





Buenas Prácticas en las empresas Españolas

Cadbury en España

Trident **HALLS**

✓ 900 trabajadores

✓ Distribución

✓ Planta de Valladolid

✓ Planta de Ateca (Zaragoza)

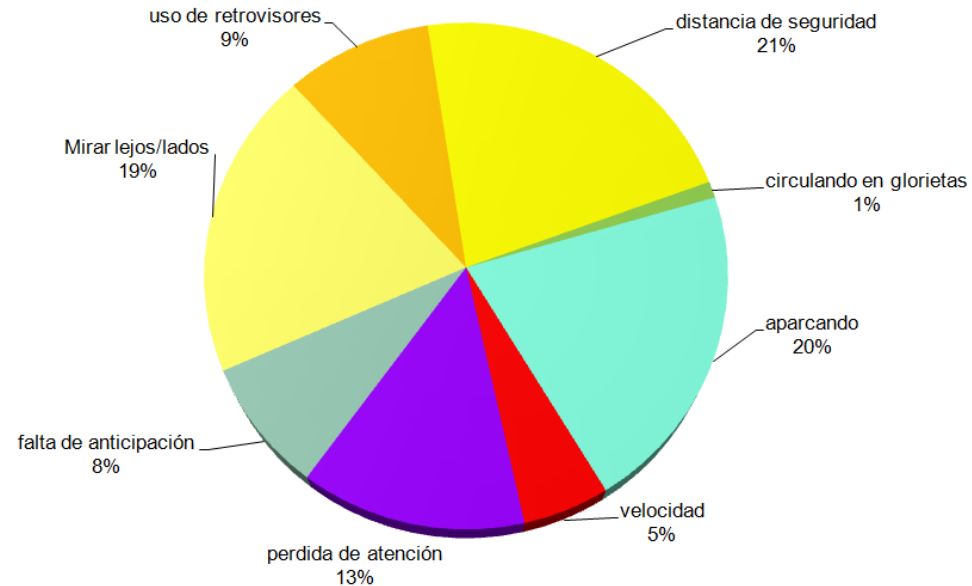
✓ Unidad Comercial (200 comerciales)



Cadbury



Causa de los accidentes 2009



- Sistema de gestión de conductores
- Reporte de accidentes/incidentes, sistema de gestión de los mismos.
- Evaluación de riesgo de trayecto y planificación.
- Diseño y características de seguridad de vehículos (incluyendo ergonomía).
- Comprobaciones y equipamiento de seguridad de vehículos.
- Inspección rutinaria de vehículos, pruebas y mantenimiento.
- Promoción y comunicación de asuntos de seguridad de los conductores.



Buenas Prácticas en las empresas Españolas



Europe and Middle East

ANALISIS DE RIESGOS Y RESULTADO

consultoría e ingeniería especializada en medio ambiente

- Falta de atención (ej. móviles)
- Falta de tiempo (carretera =trabajo)
- Falta de espacio (distancias)
- Falta de formación e información
- No adaptación a las condiciones de la vía
- Actitud en la conducción (stress)
- Incapacidad del conductor (ej. fatiga)
- Fallo del vehículo (desgaste)

- ▶ **Información** – carteles, lecciones aprendidas, etc
- ▶ Formación de empleados (90% en URS)
- ▶ Formación de subcontratistas
- ▶ Buena condición física para el trabajo
- ▶ Comunicación de incidentes
- ▶ Investigación de accidentes
- ▶ Cultura de la seguridad (comprensión de los riesgos e integración en sistema)





Buenas Prácticas en las empresas Españolas

URS

Europe and Middle East

consultoría e ingeniería especializada en medio
ambiente

¡Por fin, sin tráfico!

**¿Crees que vas más seguro por una
carretera comarcal poco transitada?**

Incluso las carreteras secundarias y caminos rurales
tienen sus riesgos:

- Superficie en malas condiciones.
- Calzada mojada, con hielo y poca visibilidad.
- Animales sueltos, baches y grava.
- Adelantamientos lentos en carriles estrechos.
- Distracciones y cansancio.

La mayoría de los accidentes mortales
ocurren en carreteras secundarias.

¡Piensa en ello!

URS

¿Por qué carretera vas a conducir hoy?

**Los accidentes de tráfico ocurren
cada día, en cada ciudad**

El daño inmediato para los vehículos es obvio



**Pero por desgracia no hablamos
únicamente de parachoques abollados
y trozos de cristales rotos.**

Los traumas asociados a los accidentes
de tráfico afectan a más gente de la
directamente involucrada en el accidente.

¡Piensa en ello!

URS

¿Quién más se verá afectado por tu negligencia al volante?

**URS espera mucho
de todos sus empleados**

Pero no esperamos que hagas
dos cosas a la vez



**Entonces, ¿por qué
hablas por teléfono
cuando estás
conduciendo?**

Piensa en los riesgos.
Desconéctalo antes de arrancar.

¡Piensa en ello!

URS

¿Has desconectado el móvil antes de empezar a conducir?



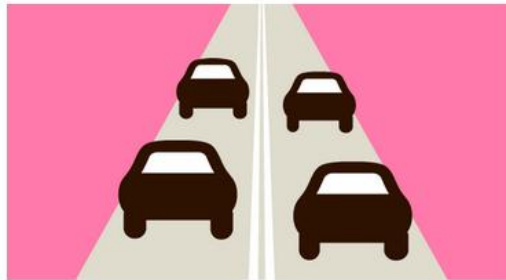
PROYECTO VeSafe

www.fesvial.es

<http://osha-vesafe.mainstrat.com/>



Hello worker



Hello employer

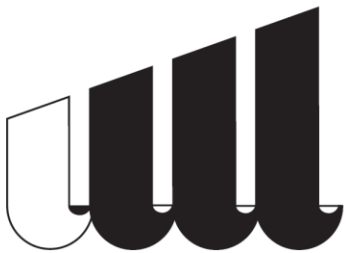


Hello safety expert

VeSafe Project Consortium (2012-14)

TNO innovation
for life

tøi : Institute of Transport Economics
Norwegian Centre for Transport Research



LEARNWAYS

vhp * *
HUMAN PERFORMANCE



FESVIAL
FUNDACIÓN
PARA LA
SEGURIDAD VIAL



Kooperationsstelle
Hamburg IFE GmbH

Introduction to the VeSafe project

- Aim EU: Reduce number of accidents at work
 - 60% of work-related fatal accidents is related to driving or transport: 'work-related vehicle risks' (WRVR)
 - In EU: many good practices for reducing WRVR
- ➔ Develop E-guide with good practices to reduce work-related vehicle risks

Introduction to the E-guide

This presentation:

- Key articles
- Good practices
- Database & Search engine
- Demo



E-guide structure - Screenshot

Google vertalen

Deze pagina weergeven in het: [Nederlands](#)

Vertalen

Uitschakelen voor: Engels

Opties

Contact

[Start](#)

[Good Practice](#)

[Key Articles](#)

[Roles](#)

[Legislation](#)

[OIRA](#)



Welcome to the one stop shop for vehicle safety

A guide to good practice to reduce work related vehicle risks in the EU.



[Good practice](#)

[Key articles](#)

 Translation



European
Commission



Key articles

- Based on EU directives, key literature, available expertise
- Three domains ➔ Three key articles



Key articles: 3 domains of interest

vertalen Deze pagina weergeven in het: [Nederlands](#) [Vertalen](#) [Uitschakelen voor: Engels](#) [Contact](#)

[Start](#) [Good Practice](#) [Key Articles](#) [Roles](#) [Legislation](#) [OIRA](#) 



Key Articles

Choose a key article to learn more



Working on or near a road

Many different work activities are carried out on or near the road, and each is associated with a unique set of risk factors.



Workplace transport safety

Workplace transport safety is the management of hazards and risks associated with the use of a vehicle or other moveable equipment.



Safe driving for work

Driving in traffic is the riskiest thing many people do while at work. Most people are not aware of this.

1st domain: working on or near a road



Key articles: 3 domains of interest



Key Articles

Choose a key article to learn more



Working on or near a road

Many different work activities are carried out on or near the road, and each is associated with a unique set of risk factors.



Workplace transport safety

Workplace transport safety is the management of hazards and risks associated with the use of a vehicle or other moveable equipment.



Safe driving for work

Driving in traffic is the riskiest thing many people do while at work. Most people are not aware of this.

2nd domain: workplace transport safety



Key articles: 3 domains of interest



Key Articles

Choose a key article to learn more



Working on or near a road

Many different work activities are carried out on or near the road, and each is associated with a unique set of risk factors.



Workplace transport safety

Workplace transport safety is the management of hazards and risks associated with the use of a vehicle or other moveable equipment.



Safe driving for work

Driving in traffic is the riskiest thing many people do while at work. Most people are not aware of this.

3rd domain: safe driving for work



Key articles

Each key article presents:

- *Domain context*
- *Relevant issues/risks*
- *Regulations particular to that domain*
- *Strategies to define & implement measures*
 - ➔ *reduce and control WRVR*



Good practices – identification

- 301 Good Practices (GPs) throughout Europe
- Sources:
 - employers' & employees' associations, research institutes, EU-OSHA, inspectorates, insurance companies, non-governmental experts
 - EC Advisory Committee Working Party
 - Well-defined internet searches
 - Earlier projects of consortium partners



Good practices – Selection criteria

- Relevant occupational **risks** covered
- Can be **included** in employers' prevention **policy**
- **No expert knowledge** / special instruments needed
- Strong involvement of **workers** (& representatives)
- Proven **safety effect**
- **Visual** presentation of material, if possible
- Spread around **Europe**



Good practices - Screenshot

gegeven in het: [Nederlands](#) [Vertalen](#) [Uitschakelen voor: Engels](#)

Contact

[Start](#)

[Good Practice](#)

[Key Articles](#)

[Roles](#)

[Legislation](#)

[OIRA](#)



Good Practice

Browse or sort good practice examples

[Sort by vehicle](#)

[Sort by risk](#)



[Sort by date](#)

[RSS](#)



Essential tractor safety checks

A poster showing all essential issues concerning working safely with tractors.

November 24, 2014

♥ 0



Guide for workplace traffic management

The general guideline provides you with information on how to manage traffic risks and hazards at your...

November 24, 2014

♥ 0



The taxi driver's checklist

A checklist with tips and guidelines for safe, comfortable taxi driving, developed by The International Road Transport...

November 18, 2014

♥ 4



Going abroad

An EU app that includes rules on traffic safety of a



Car Driver Daily Checks Video



Bus Driver Daily Checks Video



European
Commission



Good practices – Presentation

101 GPs have been rewritten for full presentation in the E-guide: **general description and fact sheets**

Fact sheet:

- Plain English (this facilitates auto-translation)
- Aim of the good practice
- Target group
- Risk types (connection to OiRA)
- Link to source website (if available)

Other 200 GPs: included as **hyperlinks to external content**



E-guide – Searching



Good practice

The guide contains good practices, many of them with fact sheets, and others included as hyperlinks. They are categorized by means and by risk type, but you can also do a free text search.

[All good practices](#)

Key articles

This guide also contains three key articles that give a deep insight into safety issues in three domains: working on or near a road, workplace transport safety and safe driving for work.

[All key articles](#)

Translation

Each page in this e-guide can automatically be translated into other languages through the Google Translate functionality on top of the page.

Select a means type or risk

The main part of this guide are good practice examples for you to learn from. To find the good practices that are applicable to you we have tagged them by means and by risk.

Sort by means

- [Bicycle >](#)
- [Bus >](#)
- [Car >](#)
- [Construction vehicle >](#)
- [Containers >](#)
- [Lift truck >](#)
- [Pedestrians >](#)
- [Taxi >](#)
- [Tractor and off-road >](#)
- [Truck >](#)
- [Two-wheeled motor >](#)
- [Van >](#)

Sort by risk

- [Delivering >](#)
- [Driver >](#)
- [Loading/unloading >](#)
- [Maneuvering >](#)
- [Maintenance >](#)
- [Parking >](#)
- [Physical hazards >](#)
- [Safety culture >](#)
- [Vehicle interaction >](#)
- [Workplace >](#)

Or select the area you work in





Searching and database

Searching: Good Practices are tagged to enable fast searching:

- Select a **means of transport** or **risk type**, or
- Through one domain in the **key article**, or
- **Free text** search

Database:

- Easy to navigate in and understand
- Google Translate functionality for each page
- Easy maintenance & uploading



Means of transport and Risk types

Means of transport	Risk types
Bicycle	Delivery
Bus	Driver
Car	(Un)loading
Construction vehicle	Manoeuvring
Containers	Maintenance
Lift truck	Parking
Pedestrians	Physical hazards
Taxi	Safety culture
Tractor and off-road	Vehicle interaction
Truck	Workplace
Two-wheeled motor	
Van	



Link to OiRa and EU-OSHA

- **OiRA** = Online Interactive Risk Assessment (tool), developed by EU-OSHA. Allows you to perform a health & safety risk assessment of your workplace
- Future connection to OiRA: through the **risk statements** in the E-guide fact sheets
- E-guide **hosting** by EU-OSHA



E-guide – Testing

- **3 member states** for testing: ES, DE, NL
- **Diverse companies:** passenger transport, delivery, heavy goods,
- Companies approached through unions, employee and worker representatives, EU OSHA survey panel, ETSC, etc

Feedback:

- Positive responses (majority)
- ‘Look-and-feel’ and structure are good
- Content is considered relevant, especially GPs
- 34% improved attitude toward safe behaviour
- 71% would recommend the site



Future: keeping E-guide Alive & Kicking

- Automatic translation into **many languages** (also non-EU), this improves over time
- E-guide structure allows for **continuous** updating and development
- **Connect** E-guide database **with the OiRA** risk evaluation tool



Conclusions of the VeSafe project

E-guide on work-related vehicle risks is an attractive resource of practical knowledge for drivers, employers and safety experts

- Relevant and practical information **freely available for all (particularly SMEs)** throughout Europe
- Provides **easy-to-implement** Good Practices, which offers **specific solutions for everyone**



Challenges for the future

- Keep E-guide up-to-date with new state-of-the-art information and Good Practices ...
- Keep information relevant and easy to find for the end-user
- ... and communicate this to stakeholders (e.g. SMEs, employers, workers)
- Give users the opportunity for online feedback



Time to explore!

Welcome to the one stop shop for vehicle safety

A guide to good practice to reduce work related vehicle risks in the EU.



Good practice

The guide contains good practices, many of them with fact sheets, and others included as hyperlinks. They are categorized by means and by risk type, but you can also do a free text search.

[All good practices](#)

Key articles

This guide also contains three key articles that give a deep insight into safety issues in three domains: working on or near a road, workplace transport safety and safe driving for work.

[All key articles](#)

Translation

Each page in this e-guide can automatically be translated into other languages through the Google Translate functionality on top of the page.

Select a means type or risk

The main part of this guide are good practice examples for you to learn from. To find the good practices that are applicable to you we have tagged them by means and by risk.

Sort by means

- [Bicycle >](#)
- [Bus >](#)
- [Car >](#)
- [Construction vehicle >](#)
- [Containers >](#)
- [Lift truck >](#)
- [Pedestrians >](#)
- [Taxi >](#)
- [Tractor and off-road >](#)
- [Truck >](#)
- [Two-wheeled motor >](#)
- [Van >](#)

Sort by risk

- [Delivering >](#)
- [Driver >](#)
- [Loading/unloading >](#)
- [Maneuvering >](#)
- [Maintenance >](#)
- [Parking >](#)
- [Physical hazards >](#)
- [Safety culture >](#)
- [Vehicle interaction >](#)
- [Workplace >](#)

<http://osha-vesafe.mainstrat.com/>

Name: xxx

Phone: xxx

Mail: xxx



Formación en Seguridad Vial Laboral



NUEVOS CONDUCTORES-ESPAÑA

PERMISO	VEHÍCULO	DESCRIPCIÓN
AM	Ciclomotores	Dos a tres ruedas y cuadriciclos ligeros
A1	Motocicletas	Cilindrada máxima 125 cm ³ . Potencia máxima 11 kw
A2	Motocixletas	Potencia Máxima 35kw
A	Motocicletas y triciclos de motor	Todo tipo de motos
B	Automóviles	No excedan 3.500 kg y remolque máximo 750 kg
BTP	Vehículos prioritarios	Transporte de apsajeros no exceda 3.500 kg
B+E	Conjunto de vehñículos acoplados	Vehículo tractos que no exceda 3.500kg
C1	Automóviles	Máxima masa autorizada exceda 3.500 kg y no sobrepase 3.500 kg. Remolque no máximo 750 kg
C1 +E	Conjunto de vehículos acoplados	Permiso c1
C	Automóviles	Exceda de 3500 kg. Remolques no excedan 3.500 kg
C+E	Conjuntos de vehículos	Vehículo tractor, remolque no exceda 750 kg
D1	Automóviles	Transportar no más de 16 pasajeros, longitud no mñasxima de ocho metros. No exceda 750 kg.
D1+E	Conjunto de vehículos	Remolque exceda 750 kg
D	Automóviles	Exceda de 8 pasajeros
D+E	Conjunto de vehículos	Cehículo tractos y remolque más de 750 kg



Contenidos Oferta cursos-Europa

Formación vehículos pesados:

1. Conceptualización de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral: accidentes in itinere y en misión.
 - a. Definición del accidente y del accidente de tráfico laboral. In itinere y en misión.
 - b. Epidemiología de datos generales en España y en el mundo. Contextualización
 - c. Costes asociados al accidente y a la pérdida de una vida
2. Factores que producen el accidente de tráfico laboral
 - a. Perfil del accidente laboral vial
 - b. Factores intrínsecos al conductor presentes en los accidentes: el error humano
3. La fatiga y el cansancio en la conducción de vehículos profesionales
 - a. Definición de conductor profesional
 - b. Definición de sueño y fatiga en la conducción
 - c. Por qué nos fatigamos cuando conducimos
 - d. Variables internas al conductor que pueden producir fatiga
 - i. Estado emocional
 - ii. Estado físico
 - iii. Pensamientos, creencias y experiencia
 - iv. Enfermedades y fármacos
 - v. Caso concreto del SAOS
 - vi. Ansiedad y estrés
 - vii. Consumo de sustancias
 - viii. Ingesta de alimentos
 - ix. Velocidad excesiva o inadecuada
 - x. Conducción agresiva
 - e. Variables externas al conductor que pueden producir fatiga
 - i. Conducción diurna y nocturna
 - ii. Rutas y trayectos
 - iii. Tipos de vías
 - iv. Vehículo y carga
4. Políticas Teléfono móvil y GPS
 - a. Alcohol y drogas



Contenidos Oferta Cursos-Europa

1. Conceptualización de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral: accidentes in itinere y en misión.
 - a. Definición del accidente y del accidente de tráfico laboral. In itinere y en misión.
2. Factores que producen el accidente de tráfico laboral
 - a. Perfil del accidente laboral vial in itinere y en misión
 - b. Causas de los accidentes in itinere y en misión: el error humano
3. Cómo prevenir los accidentes in itinere y en misión
 - a. Definición fatiga en la conducción
 - b. Por qué nos fatigamos cuando conducimos
 - c. Variables internas al conductor que pueden producir fatiga:
 - i. Enfermedades y fármacos
 - ii. Caso concreto del SAOS
 - iii. Ansiedad y estrés
 - iv. Velocidad excesiva o inadecuada
 - d. Variables externas al conductor que pueden producir fatiga
 - i. Conducción diurna y nocturna
 - ii. Rutas y trayectos
4. Políticas de BP
 - a. Teléfono móvil y GPS
 - b. Alcohol y drogas



Contenidos Oferta Cursos-Europa

DESTINATARIOS: Técnicos de prevención de servicios de prevención propios y ajenos y gestores y/o responsables de seguridad de las empresas.

OBJETIVOS:

- Conocer el fenómeno de la siniestralidad vial laboral
- Conocer la legislación en materia de prevención y seguridad vial
- Conocer y detectar las causas de la siniestralidad vial laboral y los riesgos viales de los desplazamientos in-itinere-misión.
- Conocer y desarrollar la metodología para la elaboración y gestión de planes y acciones de movilidad y seguridad vial en la empresa.
- Fomentar los hábitos de conducción segura.
- Perfilar el papel de los técnicos y/o responsables de seguridad en la empresa en la gestión de seguridad vial laboral.

METODOLOGÍA: Se trata de un cursos teórico/prácticos, donde a través de diferentes actividades, ejercicios y desarrollo de contenidos se enseñe a gestionar la seguridad vial en el ámbito laboral.

DURACIÓN DEL CURSO: 20/25 horas



Contenidos Oferta Cursos



DESCRIPCIÓN	DURACIÓN
PRESENTACIÓN	5 MIN- 10 MIN
1ª RONDA DE CONDUCCIÓN AL ESTILO PROPIO 20 minutos por alumno (3 alumnos)	60 MIN
CLASE TEÓRICA	80 MIN
2ª RONDA CONDUCCIÓN EFICIENTE 20 minutos profesor	20 MIN
3ª RONDA CONDUCCIÓN EFICIENTE 20 minutos por alumno (3 alumnos)	60 MIN
ANÁLISIS DE RESULTADOS Y EVALUACIÓN. CONCLUSIÓN DEL CURSO	15 MIN
FIN DEL CURSO Encuesta de satisfacción y entrega de diplomas	5 Min



Contenidos Oferta Cursos



TÍTULO DEL CURSO

Miedo a conducir: comprender y ayudar a superar la amaxofobia

DESTINATARIOS: Todos los conductores que sufran miedo a conducir.

OBJETIVOS:

- Identificar las situaciones que generan este miedo.
- Generar la solución adecuada para enfrentarse de nuevo con el vehículo en condiciones de seguridad.

METODOLOGÍA:

Se trata de un curso para ayudarle a superar el miedo a conducir, tanto teórico como práctico.

DURACIÓN DEL CURSO: 4 horas.



C.A.P. Certificado de Aptitud Profesional

- **Normativa**

- Directiva 2003/59/CE de 15 de julio del 2003
- RD 1032/2007 de 20 de julio
- Orden FOM/2607/2010



C.A.P. Certificado de Aptitud Profesional

Directiva 2003/59/CE de 15 de julio del 2003

- **Objetivos:**
 - Unificar en la toda la Unión Europea, conocimientos y formación para conductores profesionales
 - Actualización de conocimientos





C.A.P. Certificado de Aptitud Profesional

Directiva 2003/59/CE de 15 de julio del 2003

- **Se debe profundizar en:**
 - Documentación del transporte
 - Normativa referente al Tacógrafo
 - Conducción de un vehículo industrial





RD 1032/2007 de 20 de Julio

- En la directiva se da un plazo para que cada país la vaya incluyendo en su ordenamiento jurídico
- España lo publica el 20 de Julio de 2007 a través del ya conocido “decreto cap”
- Se necesitan infraestructuras para llegar a todos los lugares de España





C.A.P. Certificado de Aptitud Profesional

RD 1032/2007 de 20 de Julio

- ¿Qué Regula?
 - Estructura.
 - Contenido.
 - Excepciones.
 - Pautas para regulación de centros.
 - Regulación de exámenes.





C.A.P. Certificado de Aptitud Profesional

RD 1032/2007 de 20 de Julio

- **Estructura**

- Cualificación Inicial, desde el 11 de septiembre de 2008 para viajeros y un año después para mercancías:
 - Ordinaria (280 horas)
 - Acelerada (140 horas)
- Formación Continua, para todos los conductores





C.A.P. Certificado de Aptitud Profesional

RD 1032/2007 de 20 de Julio

- **Contenido**

- Módulo 1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.
- Módulo 2. Aplicación de la reglamentación.
- Módulo 3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

