

SEGURIDAD VIAL LABORAL

25 de NOVIEMBRE de 2016

Ana Luz Jiménez Ortega
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe Provincial de Tráfico de Sevilla



**1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**2. PRINCIPALES CIFRAS DE
ACCIDENTABILIDAD**

ANDALUCÍA - ESPAÑA

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

ANDALUCÍA - ESPAÑA

4. NORMA ISO 39001

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Introducción

Uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad es evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo de carbono y menor consumo energético, haciéndolo con criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza. Es, en suma, el reto de la sostenibilidad.

Por ello, una movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

En esta línea, España, en consonancia con Europa, se ha comprometido a promover el desarrollo de la normativa básica, basada en los principios de la movilidad sostenible en todas sus vertientes.

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Introducción

En esta línea se presente potenciar los aspectos más positivos de la movilidad, frente a los ya consabidos aspectos negativos que ésta conlleva.

**ASPECTOS
POSITIVOS DE
LA
MOVILIDAD**

Desarrollo económico, social y cultural
Elemento vertebrador del territorio y la sociedad



1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Introducción

ASPECTOS NEGATIVOS DE LA MOVILIDAD

Pérdida de calidad medioambiental



Costes económicos



Accidentes



Congestión circulatoria



1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Introducción

En el ámbito español, las administraciones se han comprometido en actuaciones en los siguientes campos:

- 1) Integración de la movilidad sostenible en el ordenación territorial.
- 2) Utilización eficiente de los modos de transporte, favoreciendo el trasvase hacia modos más sostenibles y el desarrollo de la intermodalidad. Nueva dirección de la innovación tecnológica, que apueste especialmente por la reducción de la potencia, la velocidad y el peso de los vehículos .



Promover el ecodiseño y las nuevas geometrías aplicadas al automóvil dentro de un nuevo campo de innovación, que permitirá en un futuro próximo mejorar los niveles de emisiones contaminantes y disminuir los niveles de consumo de combustibles

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Introducción

- 3) Desarrollo de planes de acción en materia de ruido y calidad ambiental.
- 4) Reforzar las actuaciones tanto en el ámbito de la seguridad operativa como en el desarrollo de una política de 'riesgo cero'.

En este ámbito, desde la DGT, se ha impulsado la **ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020**, en la que se integran y alinean todas las actuaciones de la Administración General de Estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, con un nuevo enfoque por colectivos y temas clave; promueve e impulsa las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

- 5) Gestión de la demanda.

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Introducción

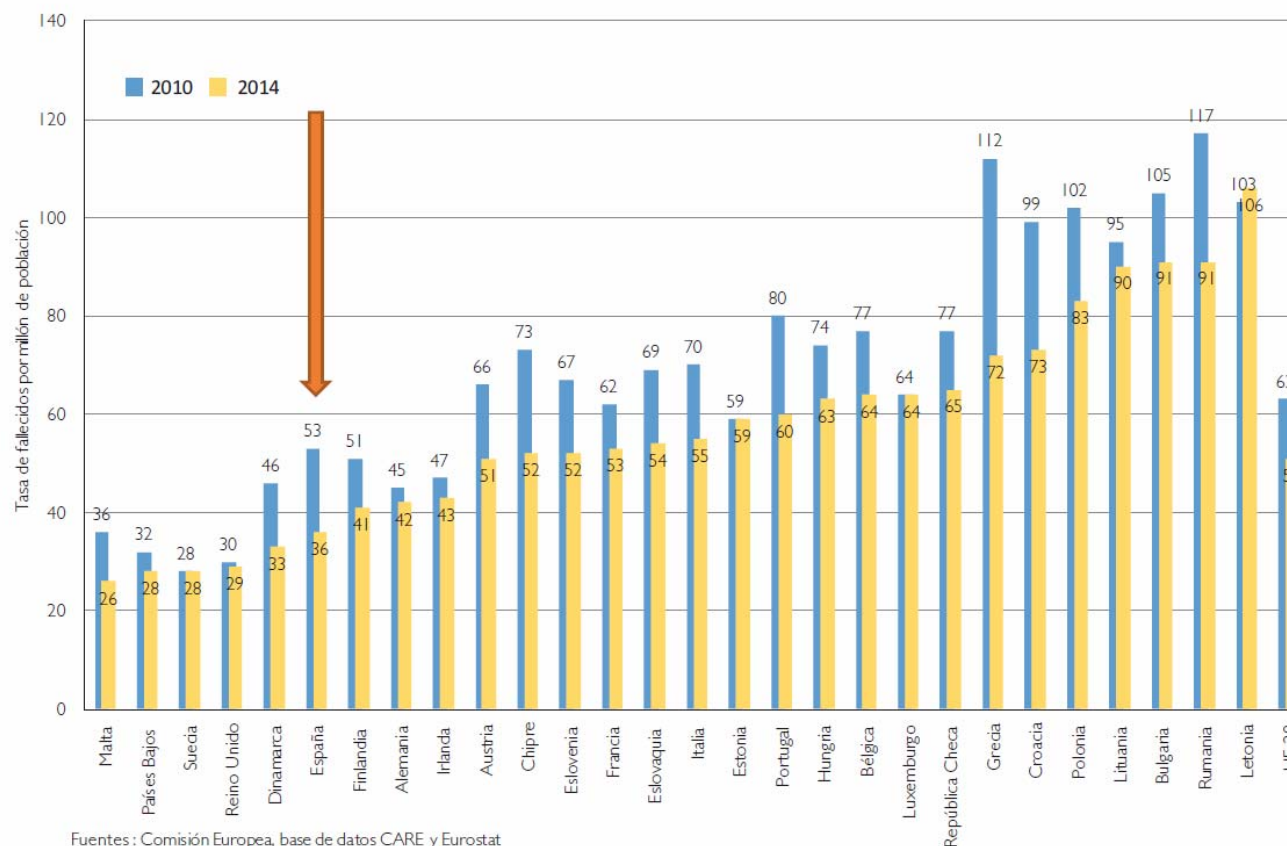
El avance en la mejora de la seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más de un 53% el número de personas fallecidas entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alineó con la Estrategia de Seguridad Vial Europea.

España, en el año 2001 ocupaba el puesto 17 dentro de los 28 países que forman parte de la actual Unión Europea, con una tasa de 136 fallecidos por millón de habitantes que estaba por encima de la europea que era de 113. En el año 2014 España ocupó el puesto número 6, con una tasa de 36 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 51.

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Introducción

Evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes entre 2010, año base de cómputo para la reducción del 50% de las víctimas mortales indicada en la Estrategia Europea de Seguridad Vial, y 2014.



1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.2. Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

- Reducir la contaminación atmosférica.
- Reducir la contaminación acústica.
- Reducir el consumo de combustibles de origen fósil.
- Mejorar la eficiencia energética del transporte a motor.
- Mejorar la eficiencia social del espacio urbano.

- Garantizar la regularidad en los tiempos de desplazamiento de todos los modos de transporte, evitando la congestión y los costes socioeconómicos que se derivan.
- Mejorar la calidad de los desplazamientos en todos los modos de transporte.
- Mejorar el sistema de distribución de mercancías y su incidencia en la movilidad general.

- Reducir el número y gravedad de los accidentes.
- Disminuir la accidentalidad entre los grupos de riesgo: niños, jóvenes, tercera edad y personas con movilidad reducida.
- Mejorar la asistencia a las víctimas.



- Mejorar el bienestar físico y psicológico de la población.
- Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta.
- Contribuir al bienestar y a la sociabilización.

- Garantizar el reparto equitativo del espacio público entre todos los medios de transporte y sistemas de desplazamiento.
- Corresponsabilizar a los agentes públicos y promover su participación en el diseño y gestión del espacio público.
- Garantizar el derecho a la movilidad universal de los sectores de población que no disponen de vehículo o permiso de conducción.
- Conseguir que los costes de transporte público sean asumibles por todos los sectores sociales.
- Mejorar la accesibilidad a todos los medios de transporte de las personas con movilidad reducida.

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.2. Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

Áreas de actuación de la PREVENCIÓN

1. Proteger a los usuarios más vulnerables

2. Potenciar la movilidad segura en zona urbana

3. Mejorar la seguridad de los motoristas

4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales

5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos in itinere-en misión

6. Mejorar los comportamientos en relación a alcohol y velocidad

1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

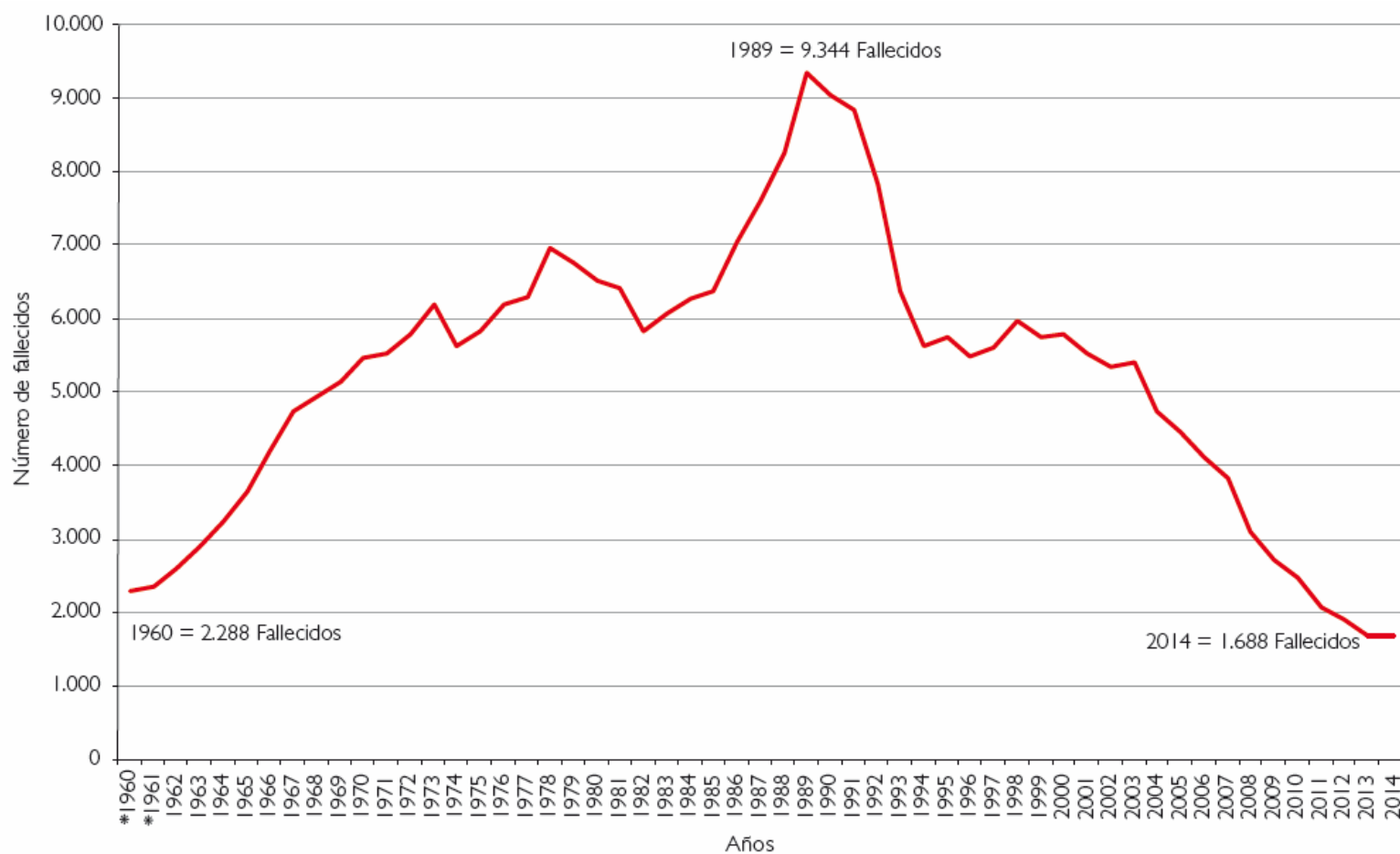
1.2. Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

ÁREA	MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN
Educación y formación	Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías
Comunicación	Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial
La norma y su cumplimiento	Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma
Salud y seguridad vial	Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico
Seguridad en los vehículos	Vehículos equipados con más y mejor elementos de seguridad
Infraestructura e ITS	Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor
Zona urbana	Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables
Empresa y transporte profesional	Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo
Víctimas	Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico
Investigación y gestión	Más y mejor información para proporcionar un tratamiento del conocimiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial
Coordinación y participación	Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes

2. PRINCIPALES CIFRAS DE ACCIDENTABILIDAD

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas.
ESPAÑA. Serie 1960-2014



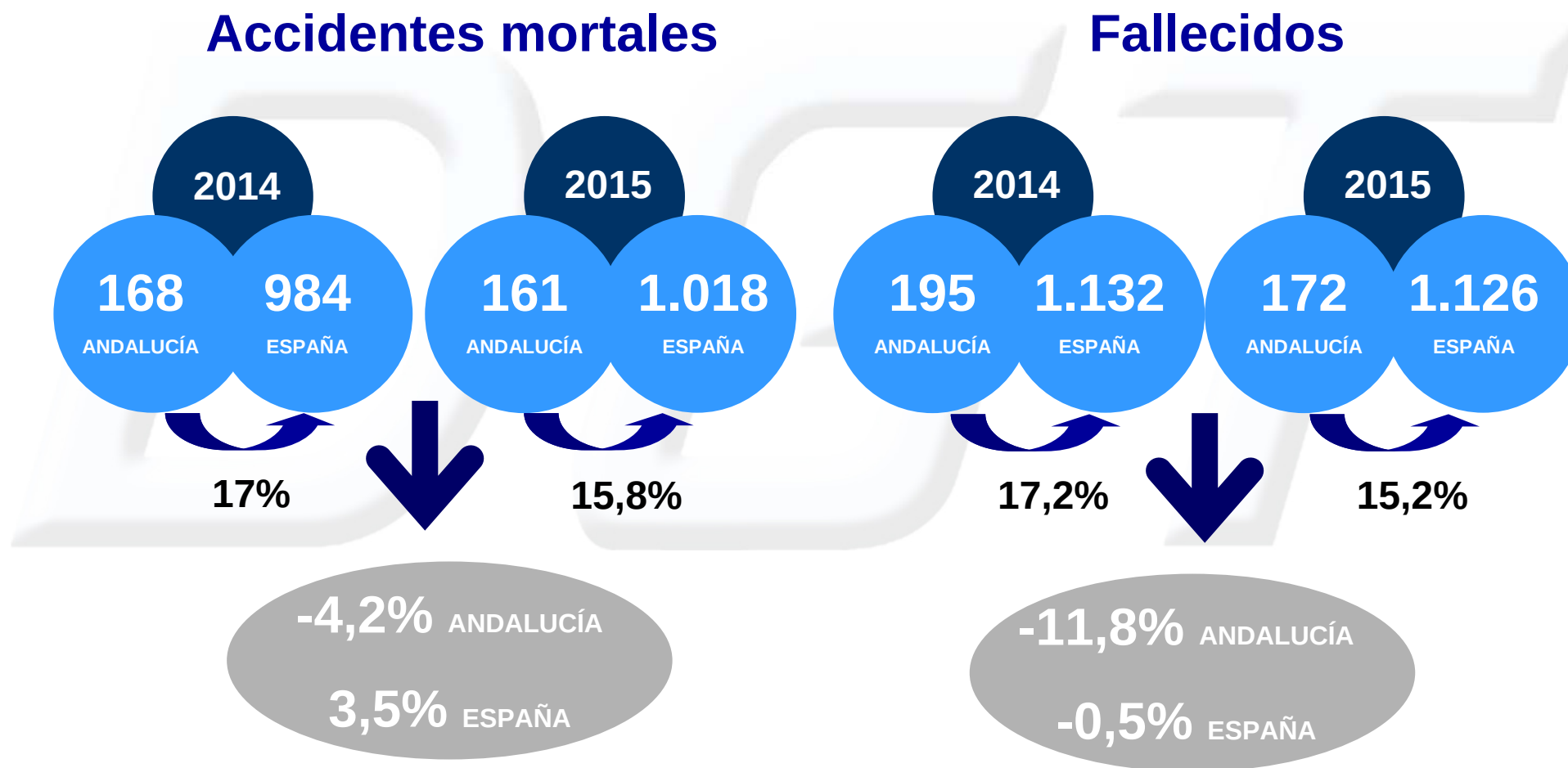
Fuente: DGT (Datos 2014)

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

Accidentabilidad (en carretera a 24 horas)

Accidentes mortales

Fallecidos



2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

Accidentabilidad (en carretera a 24 horas) - ANDALUCÍA

Año 2014

- **168** accidentes mortales
- **195** fallecidos

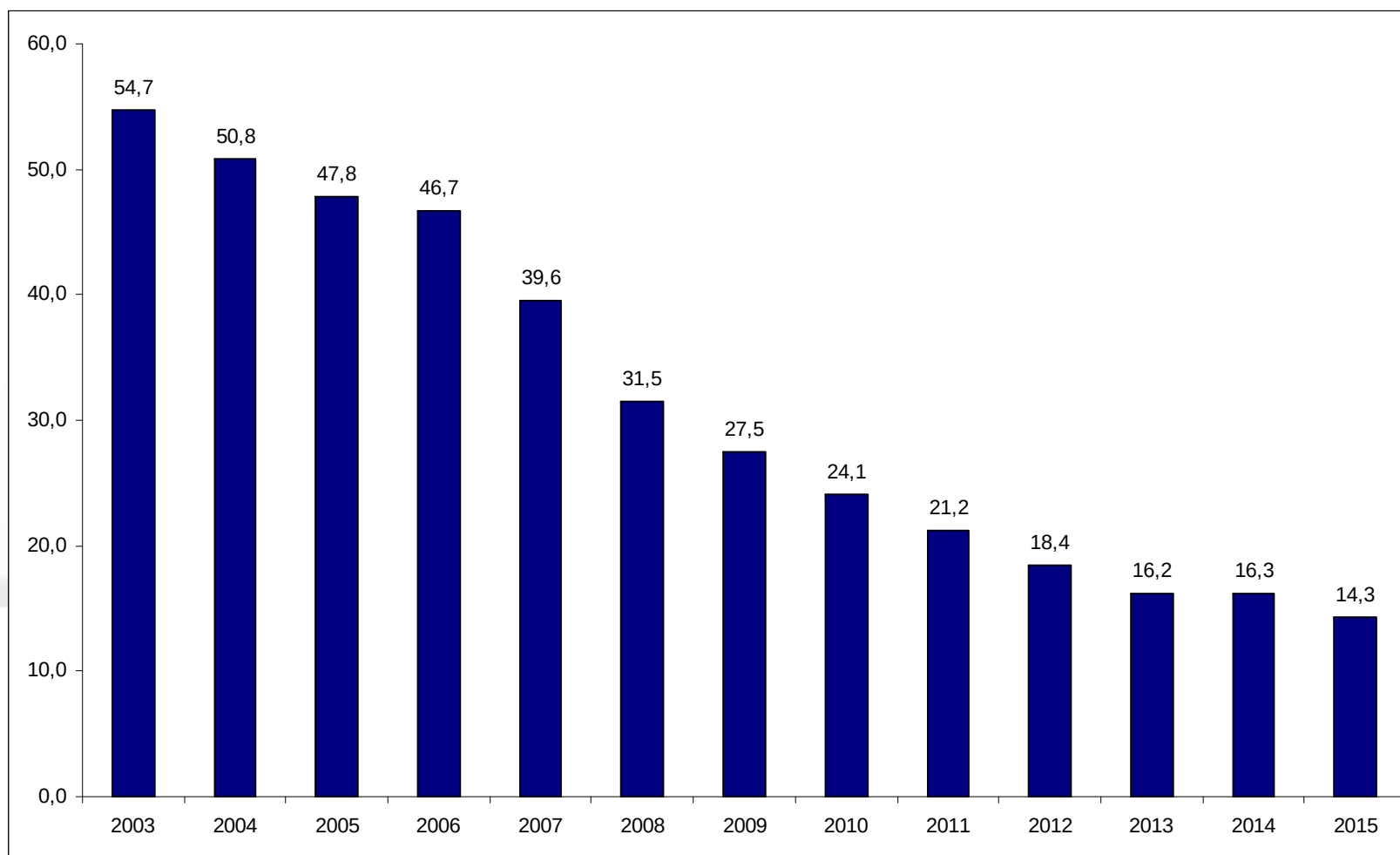
Año 2015

- **161** accidentes mortales
- **172** fallecidos

En 2015 se registra SIGNIFICATIVO descenso en el número de fallecidos en Andalucía.

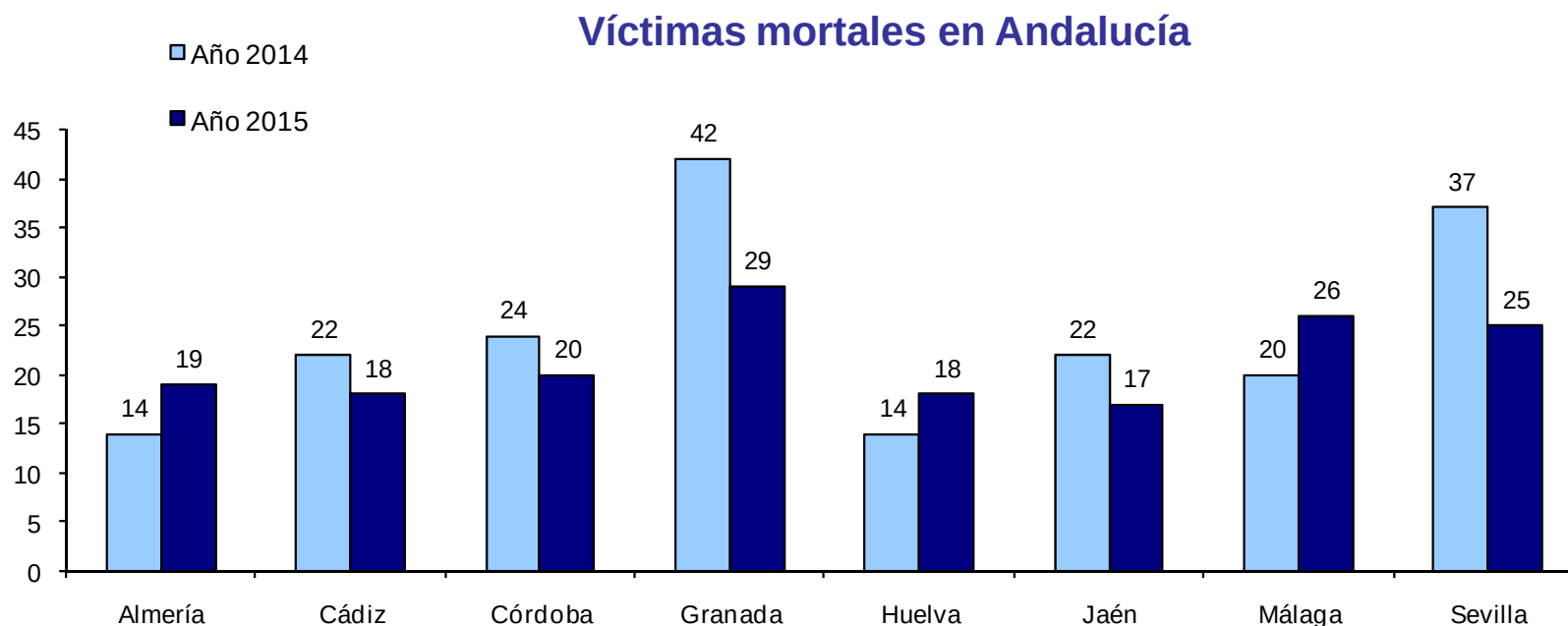
2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

Promedio MENSUAL de víctimas mortales: 2003 - 2015
(en carretera 24 horas)



2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.1. Accidentabilidad mortal por provincias

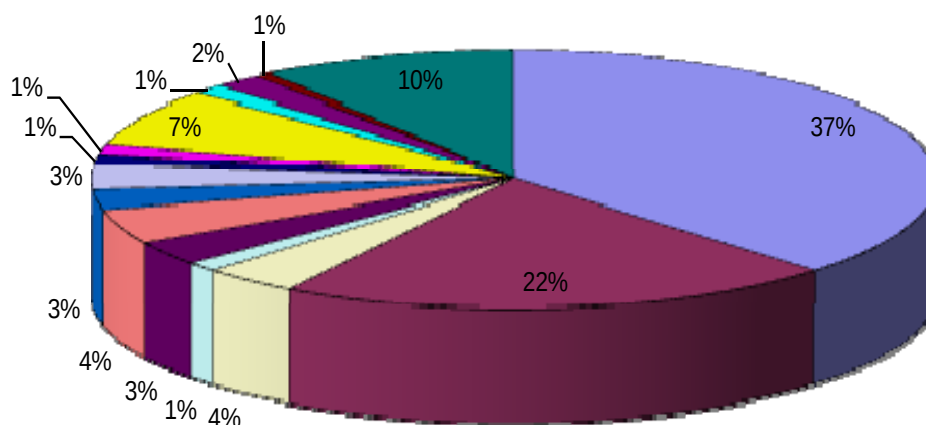


Con respecto al año 2014, destacan los descensos en el número de fallecidos registrados en las provincias de Granada (13 fallecidos menos) y Sevilla (12 fallecidos menos).

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.2. Accidentabilidad mortal según factor concurrente

Distribución porcentual de FACTORES CONCURRENTES asociados a accidentes mortales (2015)



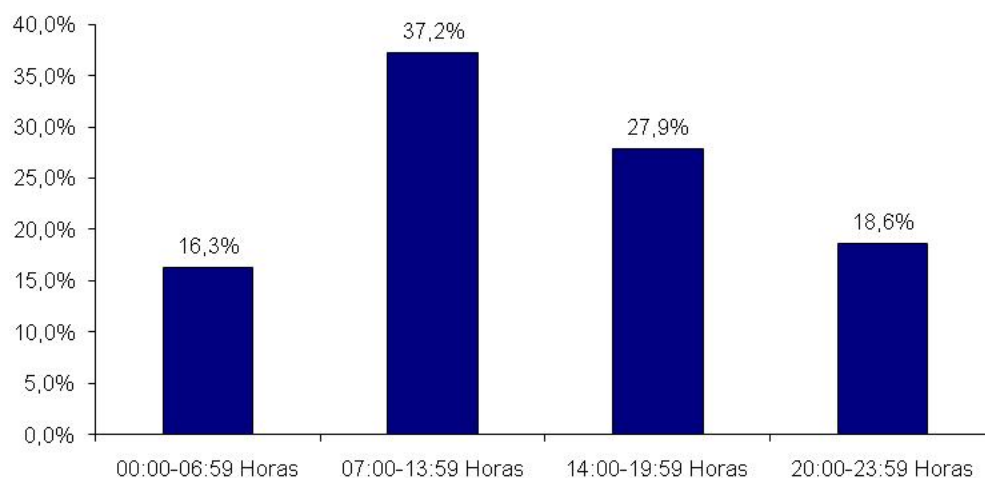
- CONDUCCIÓN DISTRAIDA O DESATENTA
- VELOCIDAD INADECUADA
- NO RESPETAR PRIORIDAD
- NO MANTENER INTERVALO DE SEGURIDAD
- ADELANTAMIENTO ANTIRREGLAMENTARIO
- GIRO INCORRECTO
- CONDUCCIÓN TEMERARIA
- IRRUMPIR PEATÓN EN CALZADA
- ALCOHOL
- DROGAS
- CANSANCIO O SUEÑO
- INEXPERIENCIA CONDUCTOR
- AVERÍA MECÁNICA
- MAL ESTADO DEL VEHÍCULO
- OTRO FACTOR

Las distracciones y la velocidad inadecuada fueron el año 2015 los factores concurrentes más presentes.

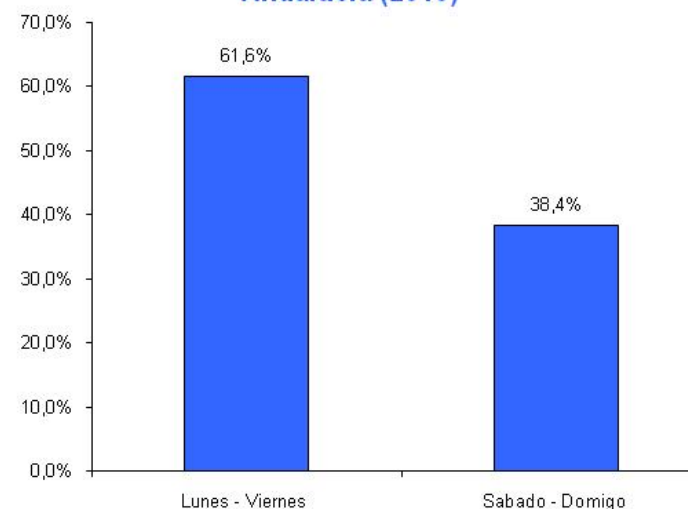
2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.3. Accidentabilidad mortal según horario

Fallecidos por periodo horario Andalucía (2015)



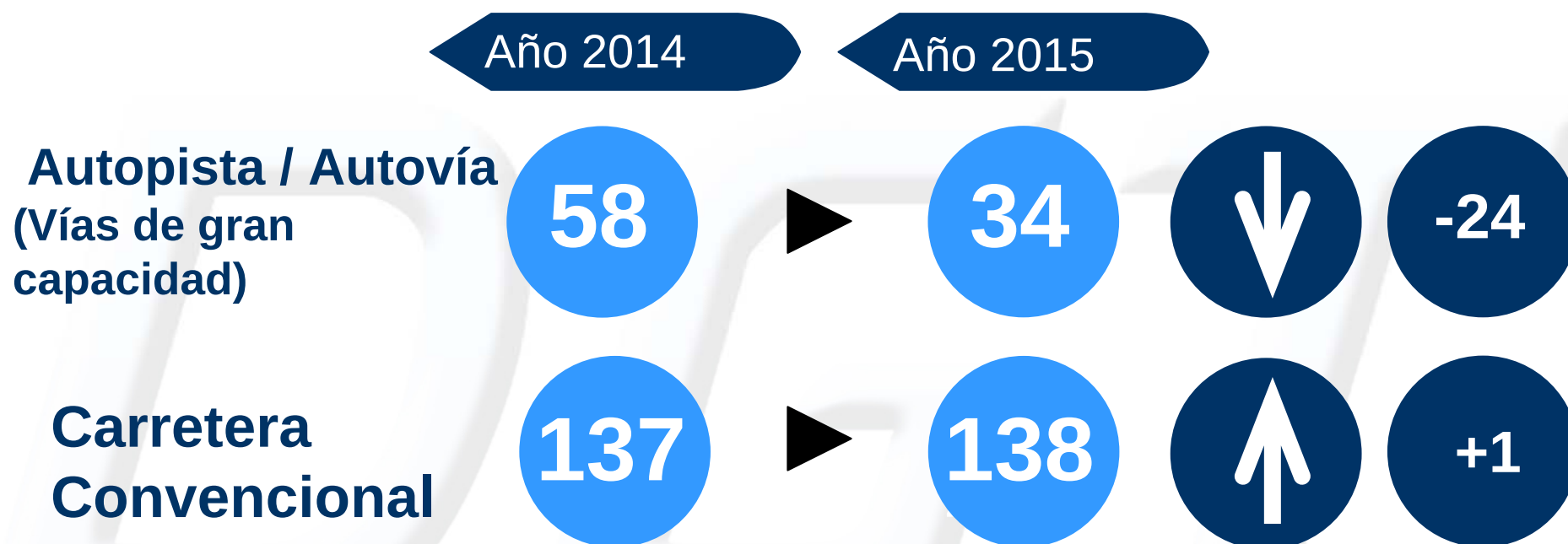
Fallecidos por día de la semana - Andalucía (2015)



- El 37,2% de los fallecidos se produjo en el intervalo horario comprendido entre las 7:00 y las 13:59 horas.
- El 38,4% de las víctimas mortales se registró en fin de semana (sábado y domingo). La media de víctimas mortales por día de la semana es 24,6 siendo en sábado y domingo de 33 víctimas mortales.
- El resto de días laborables es el viernes el que registra una mayor cifra de fallecidos con 32.

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.4. Accidentabilidad mortal por tipo de vía



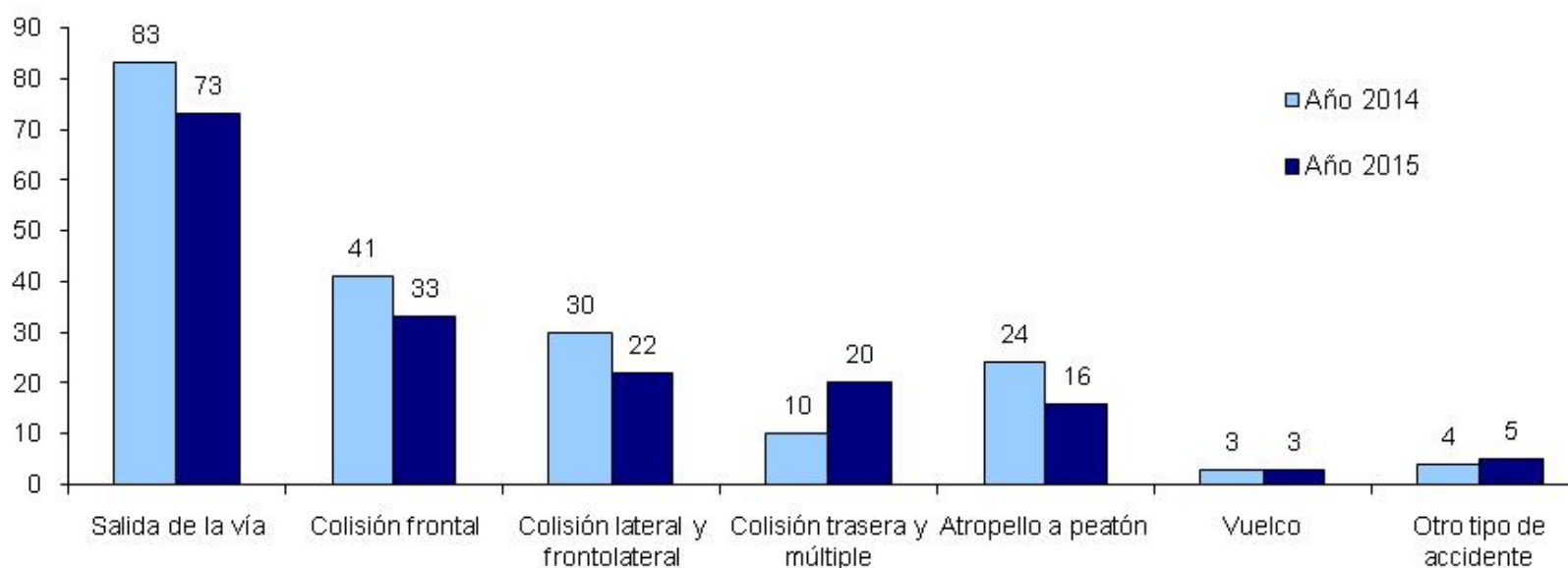
Las carreteras convencionales siguen siendo las vías donde ocurren el mayor número de víctimas mortales. En 2015 ocho de cada diez fallecidos tuvo lugar en accidentes de tráfico ocurridos en este tipo de vías.

Continúa la mejora de la seguridad vial en las vías de gran capacidad. Los fallecidos en autopista y autovía han sido 34, 24 fallecidos menos que en 2014.

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.5. Accidentabilidad mortal por tipo de accidente

Fallecidos en Andalucía por Tipo de Accidente



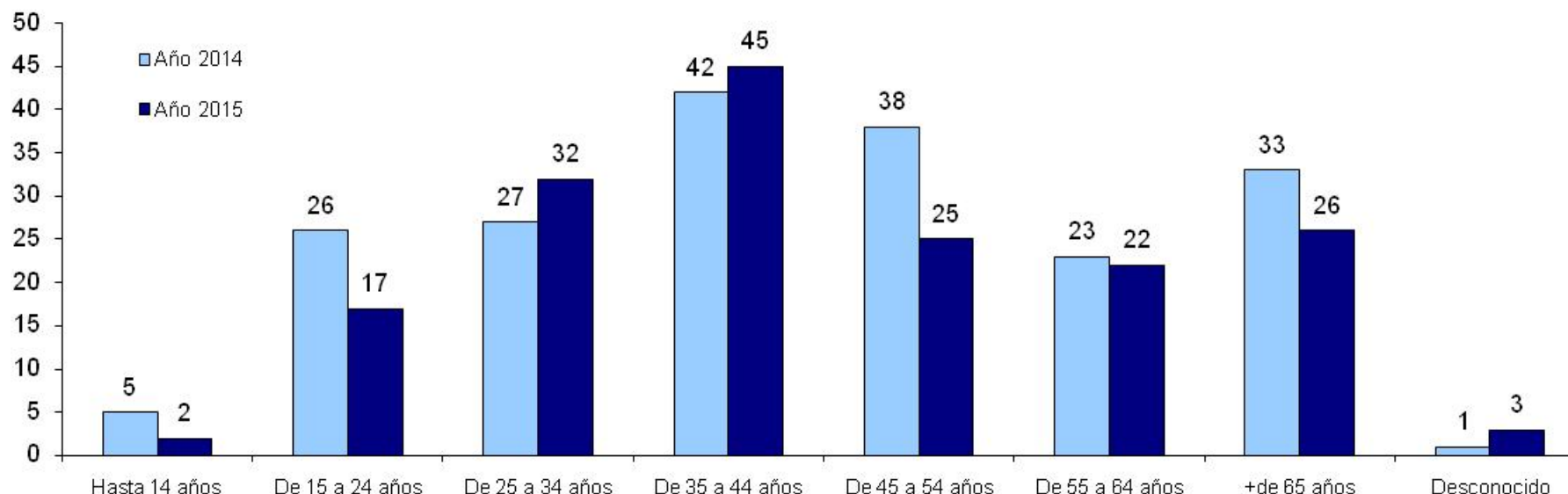
4 de cada 10 fallecidos se produjeron en accidentes por salida de vía, registrándose un total de 73 fallecidos. El siguiente tipo de accidente más presente fue la colisión frontal con 33 fallecidos (19,2%) respecto al total.

En este contexto, cobra especial relevancia el trabajo de los titulares de la vía en conseguir márgenes de las carreteras tolerantes a los fallos humanos.

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.6. Accidentabilidad mortal por grupo de edad

Fallecidos en Andalucía por *Grupo de edad*



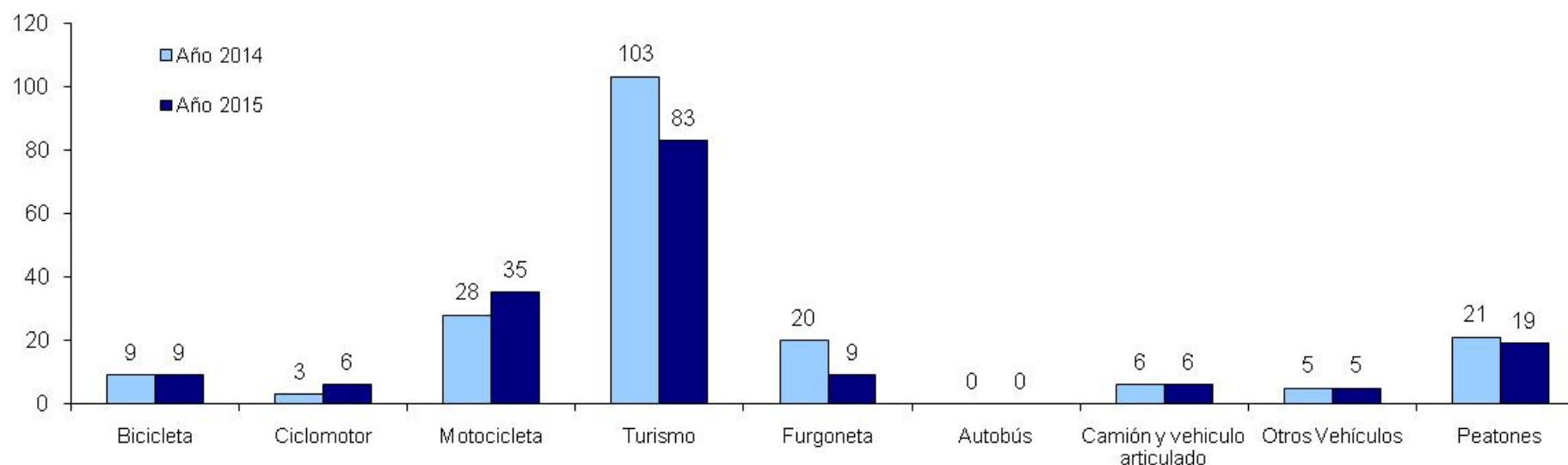
En cuanto a los grupos de edad, el mayor porcentaje de fallecidos se acumula en el grupo de edad de 35 a 44 años, con 45 fallecidos, un 26,3% del total, seguido del grupo de 25 a 34 años con 32 fallecidos, un 18,7% del total.

Las víctimas mortales niños —hasta 14 años— han sido 2. Este dato supone 3 niños fallecidos menos con respecto a 2014.

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.7. Accidentabilidad mortal por Tipo de vehículo

Fallecidos en Andalucía por *Tipo de vehículo*



- Los fallecidos en turismo (83) descienden un 19,4% respecto al año anterior (20 fallecidos menos).
- Los usuarios de furgoneta fallecidos se reducen en 11 personas pasando de los 20 en 2014 a los 9 de 2015.
- Aumentan los fallecidos en motocicleta y en ciclomotor. En 2015 fallecieron 35 usuarios de moto, 7 más que en 2014.
- Con respecto a ciclomotores, en 2015 han fallecido 6 ocupantes, 3 más que el año anterior.

2. PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTABILIDAD

2.8. Elementos de seguridad

Conductores y pasajeros ocupantes de turismo que han fallecido en accidentes de tráfico que

NO LLEVABAN PUESTO EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Turismo

29,3%

Furgoneta

66,7%

- 1 de cada 3 fallecidos ocupantes de turismo y furgoneta no hacía uso del cinturón de seguridad (33%). Concretamente, en el caso de los turismos, 24 de los 82 fallecidos no hacían uso del cinturón de seguridad (29,3%).
- Para las furgonetas, el dato es aún más preocupante, ya que 6 de los 9 fallecidos no hacían uso del cinturón.
- De acuerdo con diferentes estudios, el uso del cinturón de seguridad reduce en un 50% el riesgo de muerte en caso de accidente. De acuerdo con esto, 15 usuarios de turismo y furgoneta podrían haber salvado la vida en caso de usarlo.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.1. Concepto

La notificación de los accidentes de trabajo viene regulada por la ORDEN TAS/2926/2002, de 19 de noviembre, por la que se establecen nuevos modelos para la notificación de los accidentes de trabajo y se posibilita su transmisión por procedimiento electrónico. En el anexo de dicha orden se presenta el modelo de PARTE DE ACCIDENTE DE TRABAJO, que en el apartado 3.- LUGAR Y/O CENTRO DE TRABAJO DONDE HA OCURRIDO EL ACCIDENTE muestra las siguientes posibilidades:

- En el centro o lugar de trabajo habitual;
- En otro centro o lugar de trabajo;
- En desplazamiento en su jornada laboral;
- Al ir o volver del trabajo, “in itinere”.

Les sigue una casilla que indica “Además, marque si ha sido accidente de tráfico”. Es posible, por tanto, que los accidentes de trabajo sucedidos en centro o lugar de trabajo y en desplazamiento sean, o no, accidentes de tráfico; y lo mismo ocurre con los accidentes in itinere.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.2. Definición

Desde el punto de vista legal se entiende por accidente de trabajo, según lo dispuesto en el artículo 115 del R.D.L. 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, "toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena".

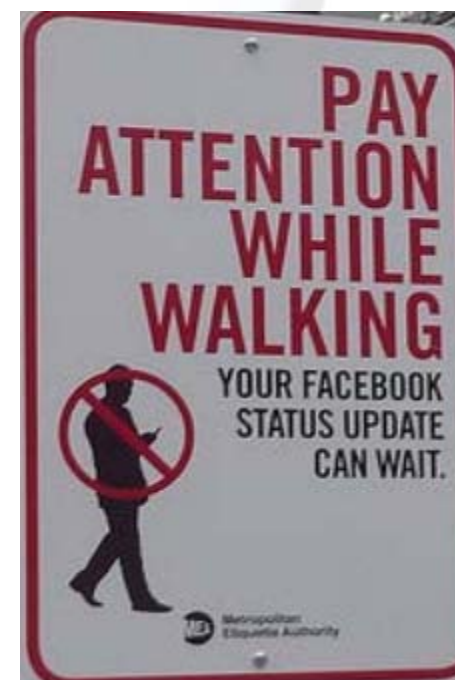
De acuerdo con esta definición y según el citado artículo, tendrán la consideración de accidentes de trabajo, entre otros, los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo y aquellos ocurridos como consecuencia de la realización de tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.2. Definición

Así pues, se denomina accidente “in itinere” al accidente ocurrido al trabajador durante el desplazamiento desde su domicilio hasta el lugar de trabajo, y viceversa, a condición de que el camino de ida y vuelta al trabajo se lleve a cabo siempre por el itinerario habitual.

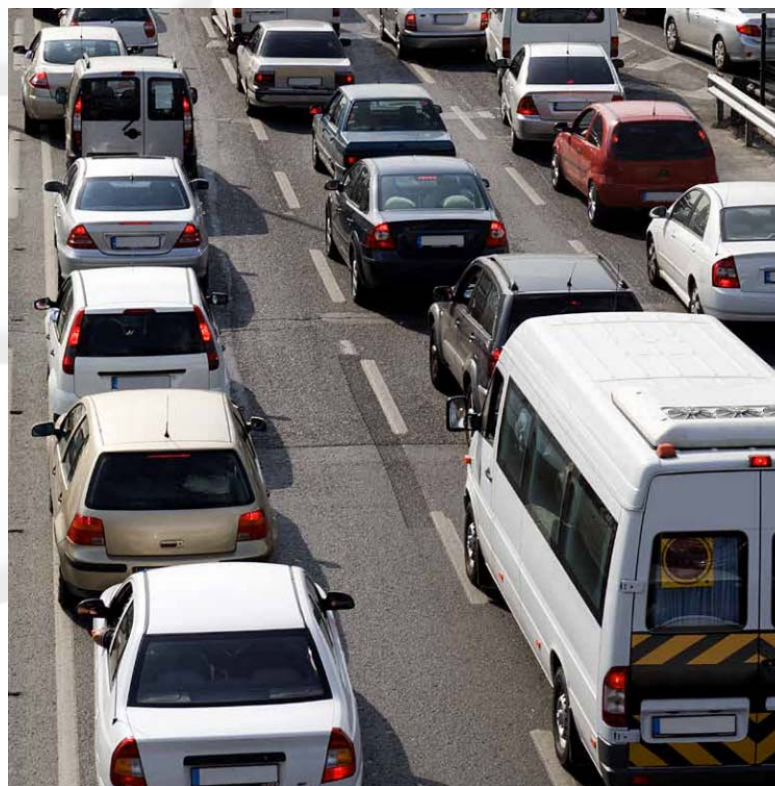
La causa del desplazamiento debe ser el trabajo, sin que quepa interrupción voluntaria. El accidente debe ocurrir en el período de tiempo inmediato o próximo a la hora de entrada o salida del lugar de trabajo.



3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.2. Definición

Otro tipo de accidente de tráfico laboral es denominado accidente “en misión”, considerado como aquel que se origina en trayectos que el trabajador realiza, por consecuencia de su trabajo, bien en el desempeño habitual de sus funciones, bien en cumplimiento de órdenes o indicaciones del empresario, cualquiera que sea el modo de transporte.



3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.3. Normativa de referencia

- **LEY 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.**
- **REAL DECRETO 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.**
- **REAL DECRETO 1488/1998, de 10 de julio, de adaptación de la legislación de prevención de riesgos laborales a la Administración General del Estado.**
- **LEY 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**
- **REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**
- **LEY 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos A Motor y Seguridad Vial, en materia sancionadora.**

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.4. Causas de los Accidentes “In Itinere”

- Exceso de velocidad
- Conducir con sueño o bajo los efectos de medicamentos
- No guardar las distancias de seguridad adecuadas
- Conducir un vehículo en deficiente estado de conservación y mantenimiento
- No usar el casco en ciclomotores y/o motocicletas
- No usar el cinturón de seguridad
- Conducir cansado
- Conducir distraído

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.5. Consecuencias

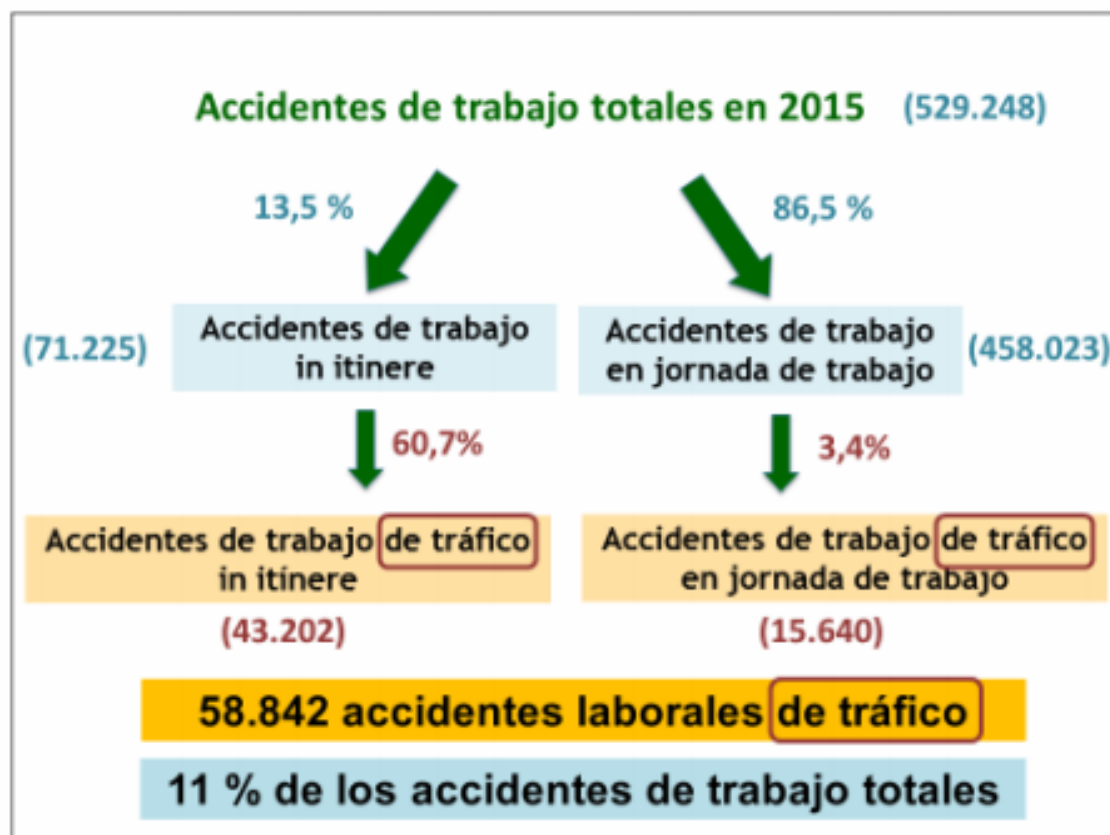
- **Daños y lesiones en el conductor y/o acompañantes.**
- **Elevado coste empresarial**
 - . **Aumento de las primas de seguros**
 - . **Costes indirectos soportados por la empresa**
 - . **Perdidas de negocio**
 - . **Reparación de vehículos**
 - . **Reemplazo de vehículos con siniestro total**
 - . **Sustitución de vehículos en reparación**
 - . **Coste del personal dedicado a gestionar los accidentes**
 - . **Sanciones económicas**
 - . **Deterioro del clima laboral**
 - . **Retirada de permiso de conducir (pérdida de puntos)**

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Principales cifras del INSHT (2015)

Últimos datos publicados informan que del total de accidentes laborales de tráfico (ALT) en España, **58.842 fueron accidentes de tráfico**, que suponen un 11% del total de accidentes de trabajo.



La mayoría de estos ALT ocurrieron en el trayecto entre el domicilio y el trabajo (in itinere), concretamente el **73,5%**, mientras que durante la jornada laboral destacan los accidentes en misión, que suponen el **26,5%** de los ALT.

Fuente: INSHT (Datos 2015)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Principales cifras del INSHT (2015)

En términos de gravedad, la importancia del ALT es indudable, ya que su porcentaje de aparición aumenta según se agrava el suceso.

Accidentes de tráfico	Leves		Graves		Mortales		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
No	466521	89,0%	3429	77,8%	456	72,5%	470406	88,9%
Si (ALT)	57689	11,0%	980	22,2%	173	27,5%	58842	11,1%
Total	524210	100,0%	4409	100,0%	629	100,0%	529248	100,0%

El peso porcentual del ALT en los accidentes de trabajo leves es del 11%, éste aumenta progresivamente a medida que los accidentes son más graves, así los ALT representan el 22,2% de los accidentes de trabajo graves y en el caso de los de los accidentes de trabajo mortales los ALT constituyen el 27,5%.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Principales cifras del INSHT (2015)

Distribución por sexo del ALT.

ALT En Misión

Sexo	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Varón	12.462	79,7	169,2
Mujer	3.178	20,3	47,3
Total	15.640	100,0	111,0

En 2015 prácticamente el 79,7% de los ALT en jornada de trabajo los sufrieron hombres.

ALT In Itinere

Sexo	ALT In itinere	%	Índice de incidencia
Varón	22.082	51,1	299,9
Mujer	21.120	48,9	314,2
Total	43.202	100,0	306,7

La distribución de los ALT in itinere revela unos porcentajes similares entre hombres y mujeres: El 51,1% correspondió a trabajadores y el 48,9% a trabajadoras

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Principales cifras del INSHT (2015)

Distribución por sexo del ALT mortal .

ALT En Misión

Sexo	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Varón	70	97,2	1,0
Mujer	2	2,8	0,0
Total	72	100,0	0,5

En 2015 prácticamente el 97,2% de los ALT Mortales en jornada de trabajo los sufrieron hombres.

ALT In Itinere

Sexo	ALT mortales In itinere	%	Índice de Incidencia
Varón	82	81,2	1,1
Mujer	19	18,8	0,3
Total	101	100,0	0,7

La distribución de los ALT in itinere revela los siguientes porcentajes entre hombres y mujeres:
El 81,2% correspondió a trabajadores y el 18,8% a trabajadoras

Fuente: INSHT (Datos 2015)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Principales cifras del INSHT (2015)

Perfil del grupos vulnerables al ALT

	ALT EN MISIÓN	ALT IN ITÍNERE
SEXO	Hombres	Mujeres
EDAD	Menores de 25 años	Menores de 25 años
OCUPACIÓN	Conductores de vehículos y maquinaria móvil	Peones
	Trabajadores de servicios de protección y seguridad	Oficinistas con atención al público
TIPO DE CONTRATACIÓN	Contratados temporales	Contratados temporales
DIVISIÓN DE ACTIVIDAD DE LA EMPRESA	Actividades postales y de correos	Actividades relacionadas con el empleo
	Transporte terrestre	Actividades administrativas de oficina

Fuente: INSHT (Datos 2015)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Principales cifras del INSHT (2015)

Perfil del grupos vulnerables al ALT MORTAL

	ALT MORTALES EN MISIÓN	ALT MORTALES IN ITÍNERE
SEXO	Hombres	Hombres
EDAD	De 40 a 44 años	De 25 a 29 años y De 55 a 59 años
OCUPACIÓN	Conductores de vehículos y maquinaria móvil	Peones
	Trabajadores cualificados del sector primario	Operadores de instalaciones de maquinaria fija
TIPO DE CONTRATACIÓN	Asalariado temporal	Asalariado temporal
DIVISIÓN DE ACTIVIDAD DE LA EMPRESA	Transporte terrestre	Fabricación de productos metálicos
	Agricultura y servicios relacionados	Industria de la alimentación

Fuente: INSHT (Datos 2015)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Datos

Accidentabilidad

in itinere

ANDALUCÍA

	Accidentes con víctimas				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	475	496	388	501	573
Vías urbanas	441	321	409	398	446
Total	916	817	797	899	1.019

	Accidentes mortales a 30 días				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	19	12	14	15	16
Vías urbanas	5	6	7	3	9
Total	24	18	21	18	25

	Fallecidos				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	21	17	11	11	16
Vías urbanas	4	5	7	3	5
Total	25	22	18	14	21

	Heridos hospitalizados				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	74	81	55	61	65
Vías urbanas	39	23	43	44	55
Total	113	104	98	105	120

	Heridos no hospitalizados				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	512	538	474	602	660
Vías urbanas	434	338	442	436	467
Total	946	876	916	1.038	1.127

Fuente: DGT (Datos 2015)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Datos

Accidentabilidad

en misión

ANDALUCÍA

	Accidentes con víctimas				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	531	462	498	268	264
Vías urbanas	621	577	638	278	224
Total	1.152	1.039	1.136	546	488

	Accidentes mortales a 30 días				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	23	23	17	12	13
Vías urbanas	2	1	5	6	0
Total	25	24	22	18	13

	Fallecidos				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	13	10	10	9	5
Vías urbanas	0	0	1	0	0
Total	13	10	11	9	5

	Heridos hospitalizados				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	65	50	57	18	18
Vías urbanas	30	29	37	9	17
Total	95	79	94	27	35

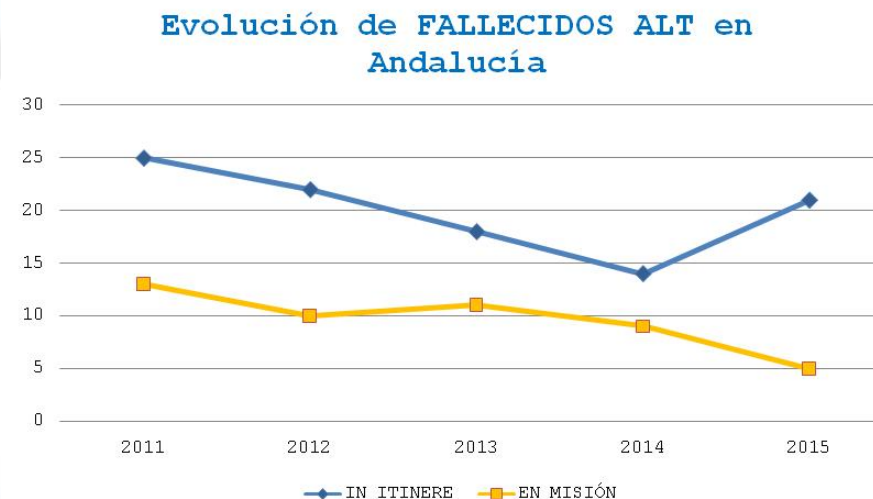
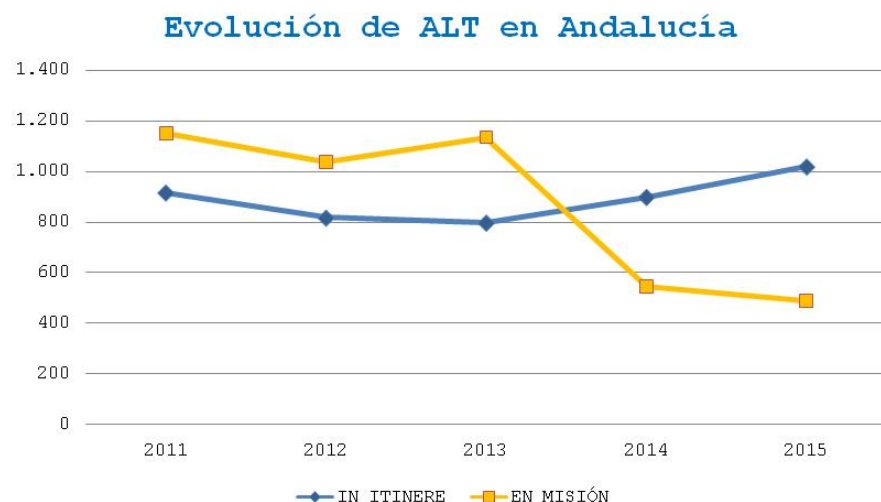
	Heridos no hospitalizados				
	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	451	397	416	208	209
Vías urbanas	570	461	489	154	137
Total	1.021	858	905	362	346

Fuente: DGT (Datos 2015)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Datos Accidentabilidad in itinere - en misión ANDALUCÍA

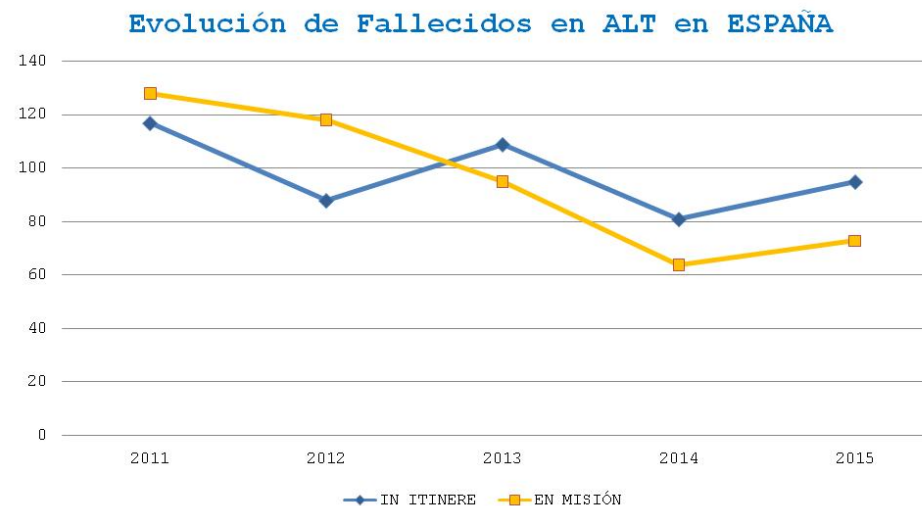
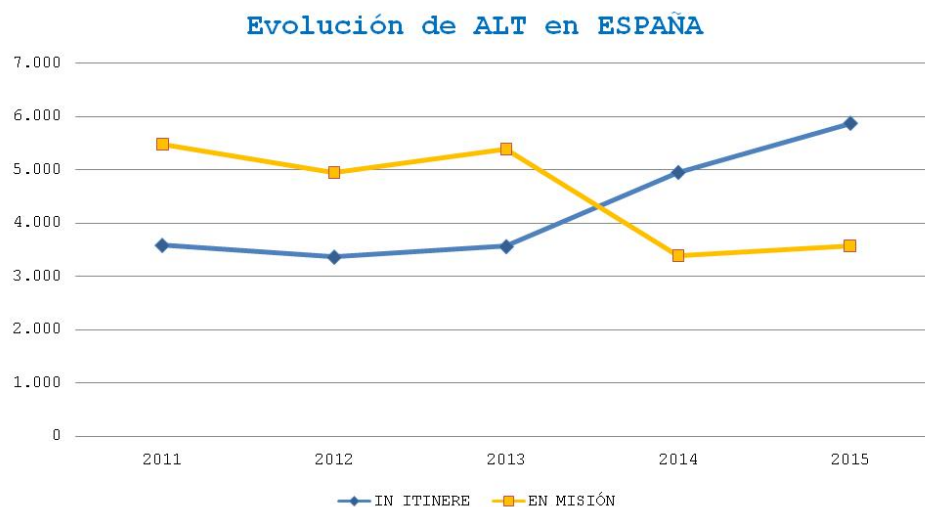


Una comparativa de la evolución de los ALT en Andalucía, permite observar gradual crecimiento de los accidentes en In Itínere, frente a los producidos en misión.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Datos Accidentabilidad in itinere - en misión ESPAÑA



Una comparativa de la evolución de los ALT en España, permite observar diferencia en el comportamiento respecto a Andalucía. Se mantiene una tendencia al alza en todos los accidentes de tráfico laborales en los dos últimos años.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Perfil de un trabajador fallecido por un accidente laboral de tráfico Durante la jornada laboral

España - 2015

- Hombre (97,2%)
- Conduce un vehículo (88,6%)
- Edad media de 45,7 años
- Conductores y operadores de maquinaria móvil (62,5%)
- Contrato indefinido (55,6%)
- Sector servicios (69,4%)

Perfil de un trabajador fallecido por un accidente laboral de tráfico Fuera de la jornada laboral

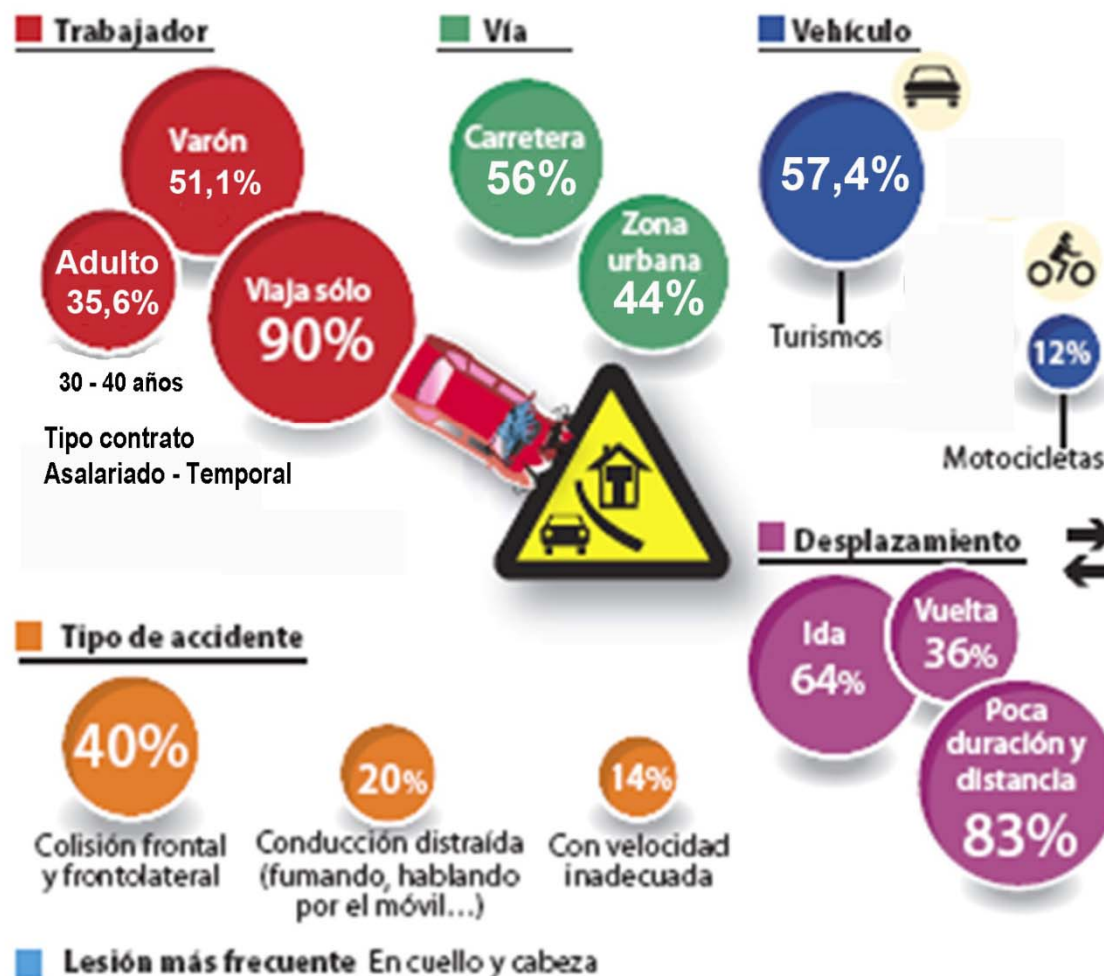
España - 2015

- Hombre (81,2%)
- Conduce un vehículo (95,1%)
- Edad media de 40,3 años
- Trabajadores de restauración y comercio (13,9%) y peones (14,9%)
- Contrato indefinido (60,4%)
- Sector servicios (59,4%)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

PERFIL DEL ACCIDENTE IN ITÍNERE - ESPAÑA (2015)



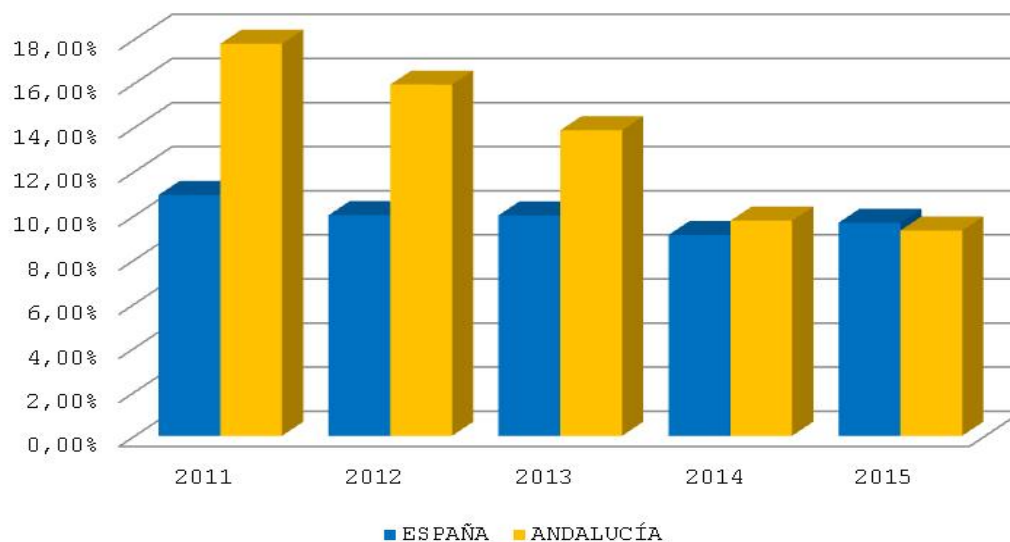
3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

Datos Accidentabilidad in itinere - en misión ANDALUCÍA - ESPAÑA

ESPAÑA						ANDALUCÍA					
	Accidentes con víctimas						Accidentes con víctimas				
	2011	2012	2013	2014	2015		2011	2012	2013	2014	2015
TOTAL	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	TOTAL	11.629	11.648	13.944	14.809	16.184
ALT	9.067	8.316	8.954	8.344	9.449	ALT	2.068	1.856	1.933	1.445	1.507

Distribución porcentual de ALT con víctimas



En los últimos años se ha producido en Andalucía un descenso del porcentaje de ALT hasta igualarse con los niveles de España.

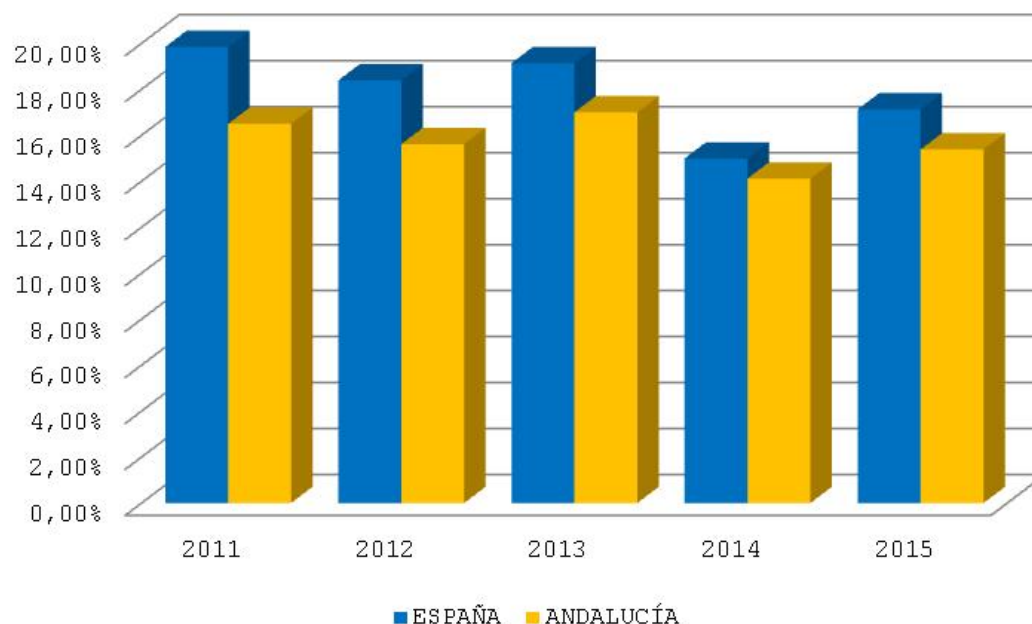
3. ACCIDENTALIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentalidad laboral

Datos Accidentabilidad in itinere - en misión ANDALUCÍA - ESPAÑA

ESPAÑA						ANDALUCÍA					
	Accidentes Mortales						Accidentes Mortales				
	2011	2012	2013	2014	2015		2011	2012	2013	2014	2015
TOTAL	1.890	1.751	1.531	1.521	1.559	TOTAL	297	269	253	255	247
ALT	375	322	293	228	267	ALT	49	42	43	36	38

Distribución porcentual de ALT Mortales



Andalucía mantiene unos niveles ligeramente inferiores a España de ALT mortales frente al total.

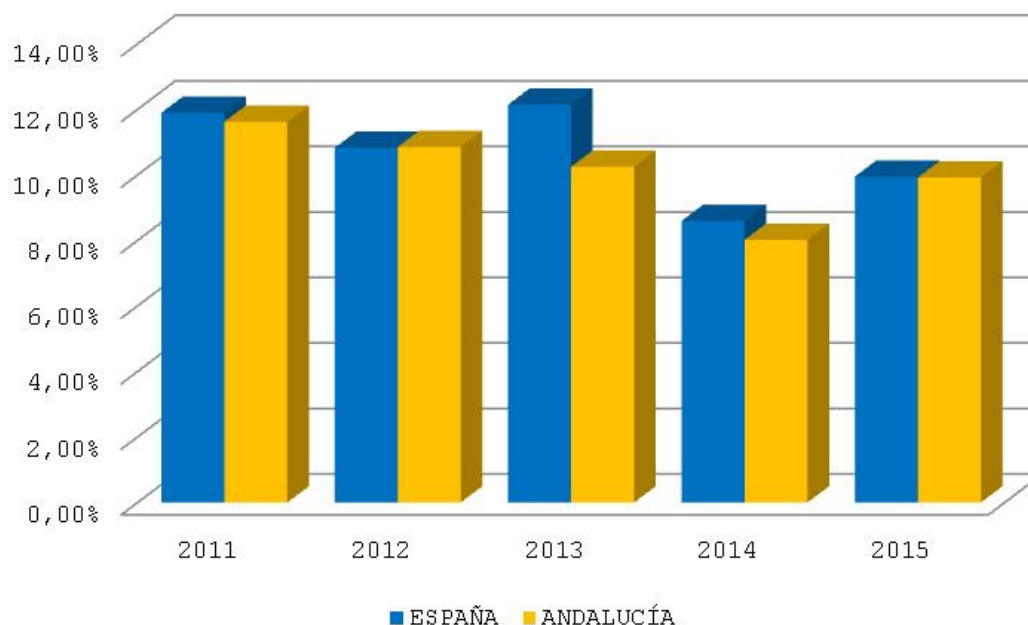
3. ACCIDENTALIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentalidad laboral

Datos Accidentabilidad in itinere - en misión ANDALUCÍA - ESPAÑA

ESPAÑA						ANDALUCÍA					
	Fallecidos						Fallecidos				
	2011	2012	2013	2014	2015		2011	2012	2013	2014	2015
TOTAL	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	TOTAL	327	295	283	287	262
ALT	245	206	204	145	168	ALT	38	32	29	23	26

Distribución porcentual de Fallecidos en ALT



Andalucía y España mantiene paridad en la existencia de fallecidos por ALT.

Fuente: DGT (Datos 2015)

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.6. Datos de accidentabilidad laboral

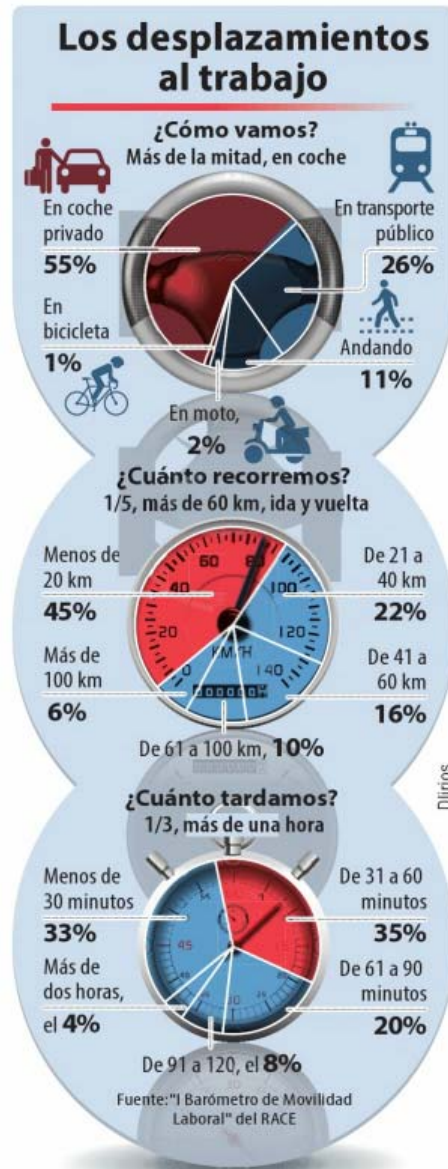
Un coste laboral de 150 millones

En 2012 se contabilizaron 52.411 bajas laborales debidas a accidentes de tráfico, 143 al día. El coste laboral que suponen estas bajas es de casi 150 millones de euros, según un estudio realizado por la empresa Formaster, dedicada a la formación en seguridad vial. Más del 72% de estas bajas tienen origen en un accidente ocurrido entre las 8 y las 10 de la mañana y las 6 a 8 de la tarde. Afortunadamente, el 97% se deben a accidentes leves: el más común, el alcance con golpe trasero.



3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.7. Prevención



Retrato de movilidad laboral

Más de la mitad (55%) va en coche. Y uno de cada tres, dedica más de una hora diaria en ir y volver, según el I Barómetro sobre Movilidad Laboral realizado por el Real Automóvil Club de España (RACE), basado en 5.000 encuestas.....

**“MOVILIDAD
INSOSTENIBLE”!!!!**

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.7. Prevención

Tanto desde la empresa, como desde las diferentes entidades públicas y privadas relacionadas con la accidentalidad laboral y el tráfico se deberá desarrollar y fomentar:

- ❖ Uso del transporte colectivo a los trabajadores.
- ❖ La formación de los trabajadores en seguridad vial.
- ❖ Identificación de los puntos negros y de los tramos de especial riesgo en los desplazamientos que se hacen cotidianamente.
- ❖ Reducción de los desplazamientos innecesarios, como por ejemplo los realizados al tener que coger el coche para comer fuera del trabajo.
- ❖ Implantación de jornadas intensivas.

ES BÁSICO UNIFICAR LOS OBJETIVOS Y LAS MEDIDAS DE ACTUACIÓN DE LOS RESPONSABLES DE TRÁFICO Y DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.7. Prevención

Estas medidas se materializan mediante las siguientes actuaciones:

- ❖ **Procurar flexibilidad horaria.**
 - Diseñar horarios evitando horas punta.
 - Evitar horarios extremos nocturnos.
- ❖ **Fomentar el uso del transporte público.**
 - Incrementar los servicios de transporte público.
 - Proporcionar medios de transporte de personal, a través de acuerdos con servicios públicos o entre los propios empresarios de la zona.
- ❖ **Impulsar la formación práctica y teórica.**
 - Cursos de seguridad vial.
 - Cursos sobre prevención de riesgos.
- ❖ **Mantener el vehículo en buen estado.**
 - Promover entre los empleados un mantenimiento adecuado de sus coches particulares y el uso de los sistemas de seguridad.
 - Realizar las correspondientes ITV de los vehículos de empresa así como facilitar a los trabajadores su realización en vehículos propios.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.7. Prevención

- ❖ **Mejorar las condiciones de trabajo.**
 - Procurar reducir el número de horas al volante.
 - Respetar el sistema de descansos durante la conducción.
 - Reducir los desplazamientos a mitad de jornada creando comedores en los centros de trabajo.
- ❖ **Implantar programas de control sobre:**
 - Consumo de alcohol.
 - Consumo de drogas y medicamentos.
- ❖ **Informar a los trabajadores sobre:**
 - Los accidentes de tráfico ocurridos, sus causas y consecuencias.
 - Las consecuencias de la utilización del móvil (sin dispositivo de manos libres) durante la conducción.
 - La necesidad de utilizar dispositivos de seguridad como el casco en ciclistas y motoristas, el cinturón de seguridad en turismos y camiones etc...
 - La evaluación de riesgos de las sustancias a las que puedan estar expuestos que infieran en su capacidad de conducción (colas, pesticidas...).

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.7. Prevención

- ❖ **Condiciones de seguridad en los alrededores de las empresas (con la colaboración de organismos oficiales).**
 - Pasos de peatones.
 - Policía en cruces peligrosos y entradas a polígonos industriales.
- ❖ **Vigilancia de la salud.**
 - Realización de reconocimientos médicos, que se repitan periódicamente para garantizar que la aptitud inicial se mantiene en el tiempo.

3. ACCIDENTALIDAD LABORAL

3.7. Prevención: CAMPAÑAS DGT

Desde la DGT se realizan
**CAMPAÑAS
DE CONCIENCIACIÓN**



**TU TRABAJO MÁS URGENTE
ES SEGUIR VIVO.**

Más del 70% de los accidentes mortales de tráfico se producen en horario laboral. El estrés, las prisas y la presión generados por jefes, clientes y entorno familiar, tienen mucho que ver. Acabar con ellos es una responsabilidad de todos, porque sólo entre todos podemos evitarlos.

3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.7. Prevención: CAMPAÑAS DGT

Desde la DGT se realizan
**CAMPAÑAS
DE CONCIENCIACIÓN**



3. ACCIDENTABILIDAD LABORAL

3.7. Prevención: CAMPAÑAS DGT

EEUU quiere bloquear los teléfonos móviles en el coche

Propone limitar el uso de muchas aplicaciones para reducir los accidentes

S.T. | Washington.

El Gobierno estadounidense propuso ha propuesto a los fabricantes de teléfonos móviles y otros productos electrónicos que bloqueen la mayoría de las aplicaciones de esos aparatos cuando son utilizados por conductores de vehículos, informa Efe.

Las recomendaciones dadas a conocer este miércoles por la Administración Nacional para la Seguridad en la Carretera (NHTSA) tienen el objetivo de **reducir la distracción de los conductores cuando se encuentran al volante y disminuir el número de accidentes**.

Cifras oficiales señalan que **el 10 % de las 35.000 muertes causadas** el año pasado en Estados Unidos por accidentes de tráfico fueron consecuencia de la distracción de los conductores, lo que supone un 8 % más que el año anterior.

«Siendo la distracción de los conductores uno de los factores que han causado el aumento de las muertes, estamos comprometidos a trabajar con el sector para asegurar que los móviles están diseñados para mantener los ojos de los conductores donde deben estar», señaló el director de la NHTSA, Mark Rosekind, en un comunicado.

La NHTSA quiere que cuando un conductor empareje su móvil con el vehículo que maneja, se active de forma automática o manual un modo de conducción que limite las funciones del teléfono y simplifique su operación.

Algunas firmas ya ofrecen este tipo de restricciones en sus vehículos, pero la NHTSA espera que los fabricantes de móviles y otros aparatos electrónicos desarrollen tecnologías para detectar cuando alguien están conduciendo un automóvil y bloquear determinadas aplicaciones.

Un conductor jugando al Pokémon Go mientras conduce
AP



4. UNE ISO 39001

4. UNE ISO 39001

UNE ISO 39001

Sistemas de gestión de la seguridad vial, RTS (Road Traffic Safety)

Especificar los requisitos para un sistema de gestión de seguridad vial que permita a una organización que interactúa con el sistema vial reducir las muertes y heridas graves de los accidentes de tráfico.

La norma se encuadra dentro de las herramientas reconocidas para conseguir los objetivos del Milenio 2010-2020 en materia de seguridad vial recogidos en la Resolución 64/255, 1 de marzo de 2010, de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Por otra parte, la norma ayuda a las organizaciones que la implantan a crear un proceso de mejora continua de la seguridad vial a través de la planificación y el establecimiento de objetivos, todo ello después de un análisis de los procesos de trabajo y su influencia en el sistema vial y la seguridad vial.

La Dirección General de Tráfico, dentro de su compromiso con la seguridad vial, considera como objetivo primordial garantizar la mejor prestación posible dentro del actual estado de la técnica, que permita a todas sus partes interesadas una interacción segura con el sistema vial. Esta se orienta a reducir de forma continua la siniestralidad vial y mejorar las condiciones de movilidad de todos los usuarios, compromiso que ha plasmado en su Política de Seguridad Vial incluida dentro de la certificación.

4. UNE ISO 39001

UNE ISO 39001

Sistemas de gestión de la seguridad vial, RTS (Road Traffic Safety)



GRACIAS