

# LAS POLÍTICAS DE LA DGT EN SEGURIDAD VIAL LABORAL

Ing. Carlos Pulido

Subdirector General Adjunto  
de Intervenciones y Políticas Viales



# PRESENTACIÓN DE LA DGT: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO



- Creación en 1959 (54 años de historia)
- Organismo encargado de todos los asuntos relacionados con seguridad vial, en general
- Competencias sobre:
  - Permisos de conducción
  - Matriculaciones de vehículos
  - Legislación básica sobre circulación y tramitación
  - Autorizaciones para transportes especiales y pruebas deportivas
  - Gestión de la circulación en vías de alta capacidad
  - Vigilancia policial de carreteras y denuncias de infracciones
  - Educación vial
  - Campañas de divulgación
  - Atención a las víctimas
  - Etc.



5.000 trabajadores

10.000 agentes ATGC

Administrativas  
Gestión del tráfico  
Seguridad vial

## La DGT y la magnitud de la tarea

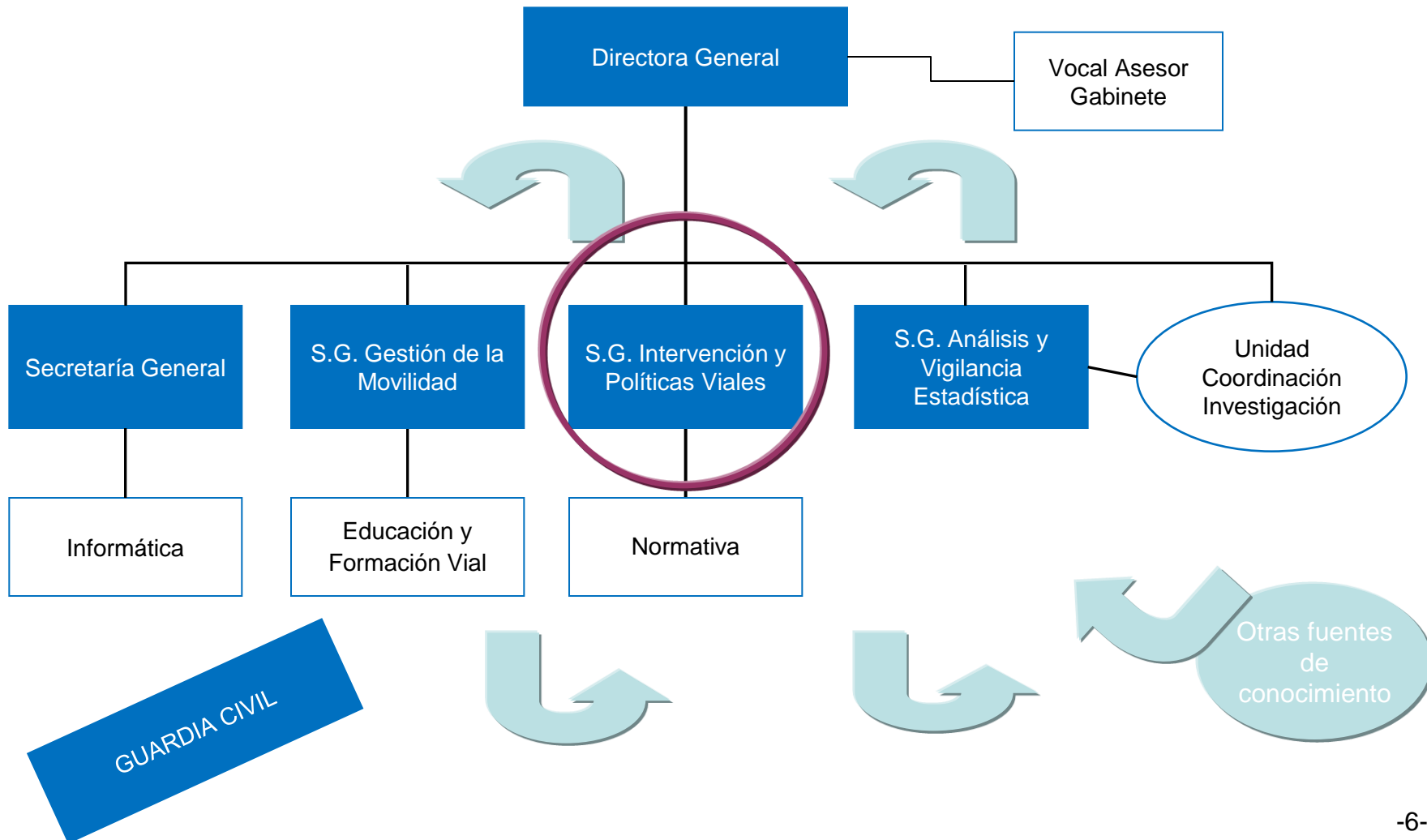


Población residente: 47 M  
Recepción de turistas: 53 M  
Vías públicas: 366.000 km  
Desplazamientos en vías de  
alta capacidad: 394 M  
Desplazamientos en general  
(2007, residentes): 42.000 M

ESPAÑA 2011



## Servicios Centrales de la Dirección General de Tráfico



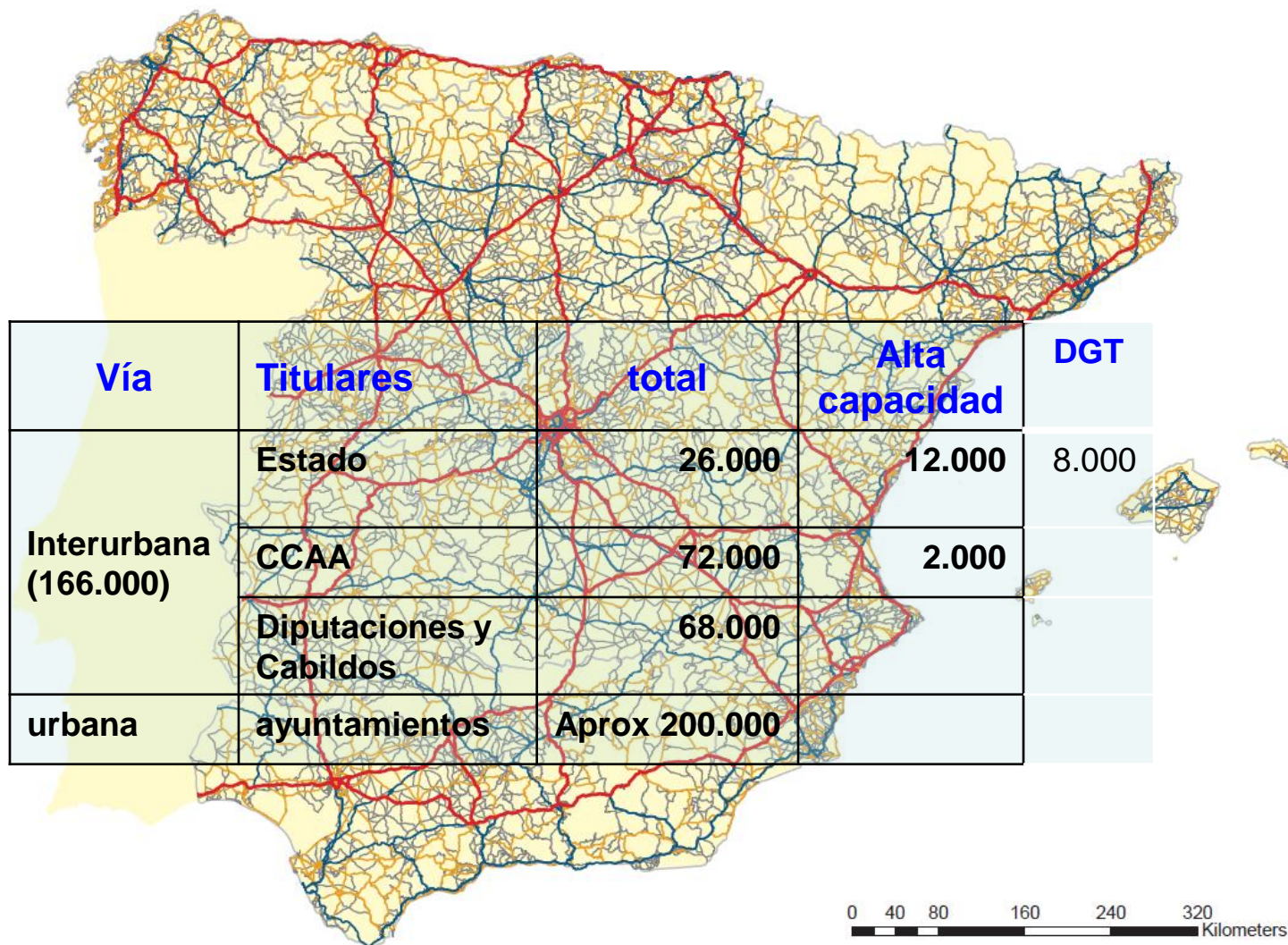


# La realidad: territorial – Dirección General y Jefaturas Provinciales





# La realidad: territorial – Red Nacional de Carreteras



# La realidad: territorial – Centros de gestión de tráfico interurbano



## La realidad: territorial – mapa político

8.116 ayuntamientos

10 cabildos insulares

40 diputaciones provinciales

17 comunidades autónomas

(2 de ellas con ciertas  
transferencias de ejecución)

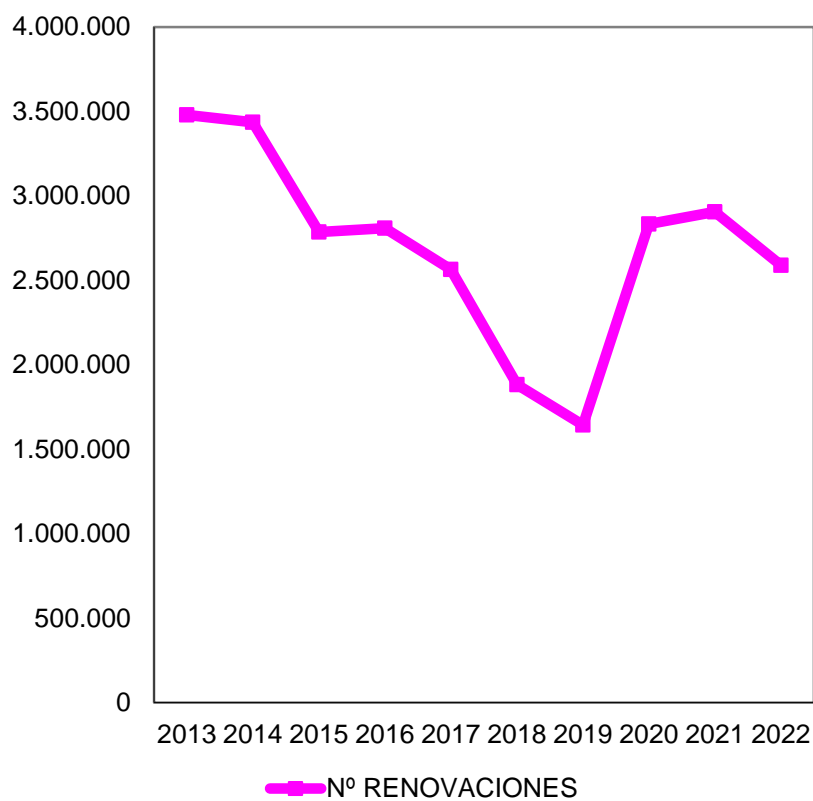
1 Gobierno Estatal

1 UE (27)

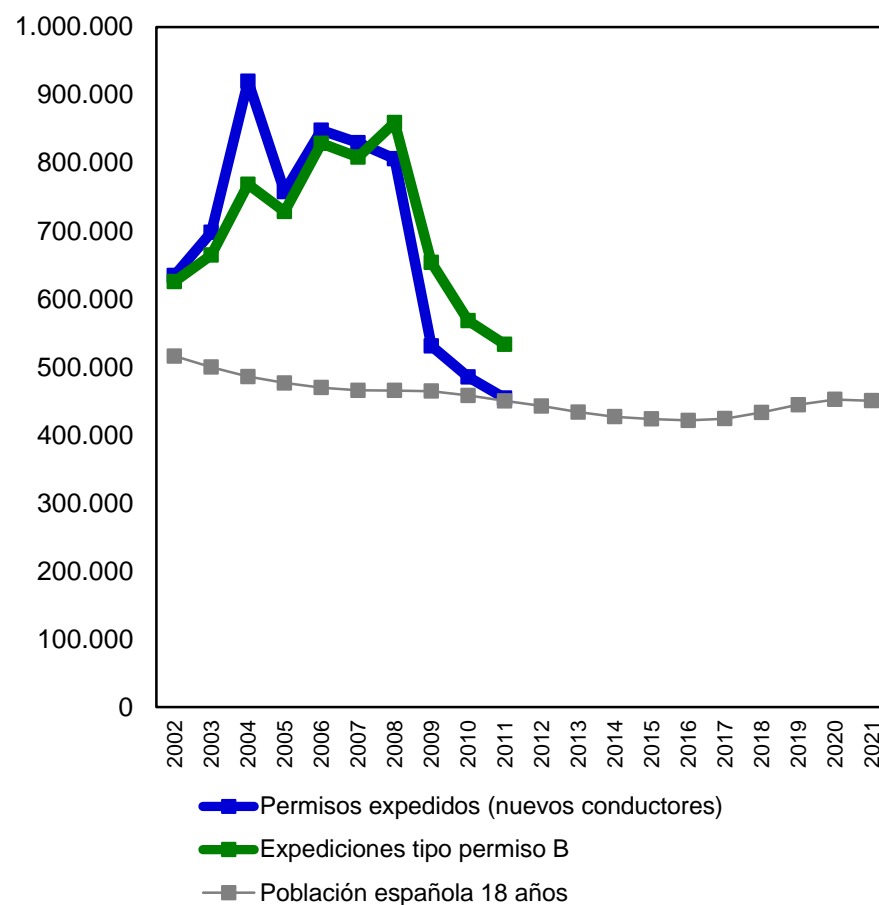


# La magnitud de la tarea: el conductor

## Mantener 26 millones conductores



## 500.000 nuevos conductores al año

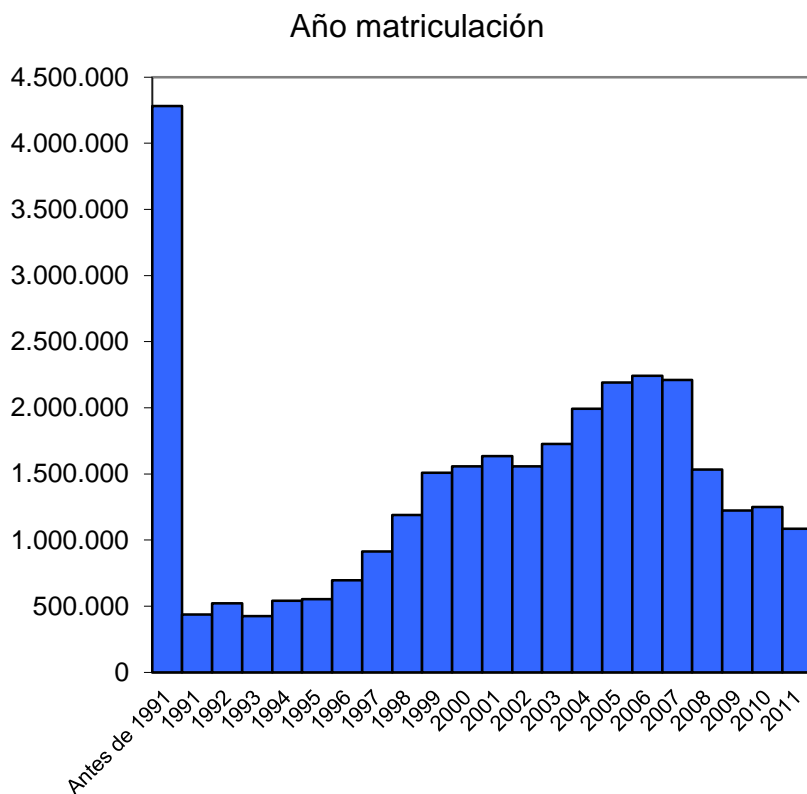


Nota: Ambos gráficos proyecciones basadas en datos DGT e INE

## La magnitud de la tarea: el vehículo

**Mantener datos de 32 millones vehículos**

**Permitir acceso/alta/baja vehículos/año**



**5,000.000 de transacciones**



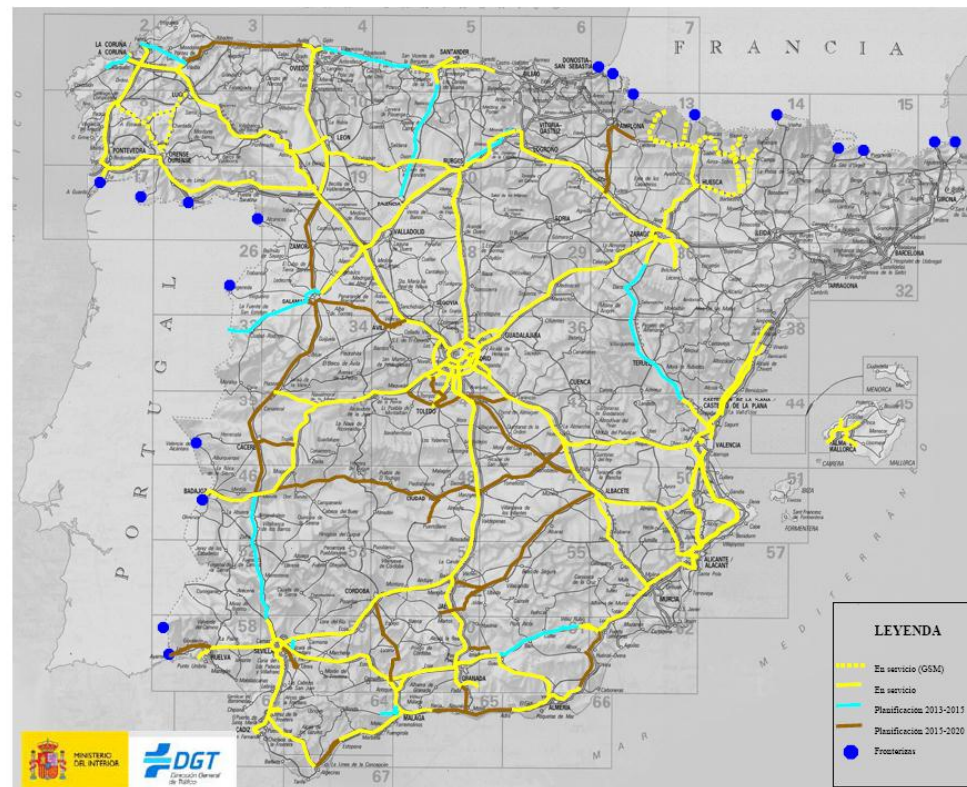
La magnitud de la tarea: la vía

42.000 Millones de desplazamientos

394 M largo recorrido

Monitorizar 8.000 km de vía alta capacidad

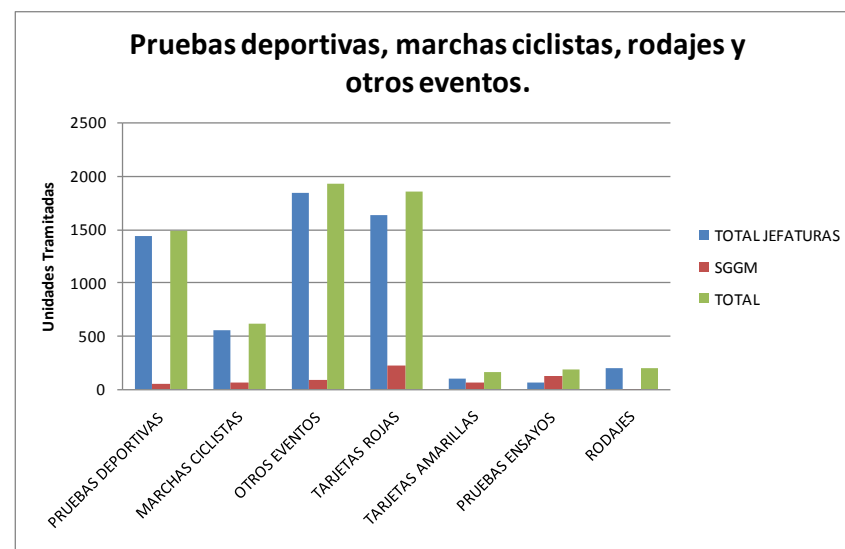
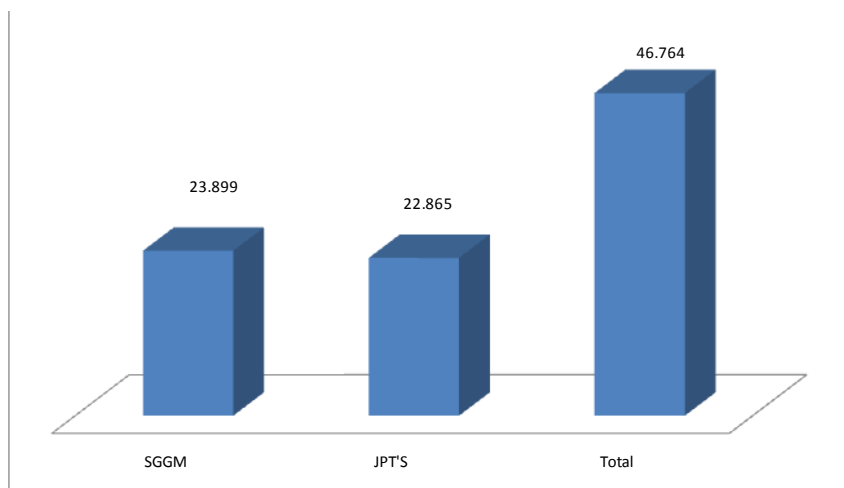
Coordinar la recogida de datos de diferentes cuerpos policiales



# La magnitud de la tarea: el transporte

**Gestionar 46.694 autorizaciones complementarias circulación**

**Gestionar 6.403 permisos transportes especiales**



# La magnitud de la tarea: sanciones

PROVINCIAS	2011
Araba/Álava	-
Albacete	63.232
Alicante/Alacant	136.379
Almería	63.048
Ávila	28.214
Badajoz	72.620
Balears (Illes)	102.479
Barcelona	-
Burgos	49.418
Cáceres	59.673
Cádiz	90.398
Castellón/Castelló	81.586
Ciudad Real	99.216
Córdoba	92.018
Coruña (A)	141.360
Cuenca	108.020
Girona	-
Granada	93.813
Guadalajara	40.134
Gipuzkoa	-
Huelva	69.085
Huesca	54.830
Jaén	55.365
León	82.588
Lleida	-
Rioja (La)	43.769
Lugo	73.507
Madrid	382.617
Málaga	194.265
Murcia	108.740
Navarra	84.696
Ourense	45.605
Asturias	90.069
Palencia	28.510
Palmas (Las)	100.423
Pontevedra	94.789
Salamanca	34.701
S. C. Tenerife	93.907
Cantabria	55.927
Segovia	35.828
Sevilla	221.011
Soria	20.278
Tarragona	-
Teruel	60.471
Toledo	83.300
Valencia/València	171.328
Valladolid	45.681
Bizkaia	-
Zamora	43.036
Zaragoza	100.567
Ceuta	5.414
Melilla	3.279
<b>TOTAL</b>	<b>3.805.194</b>

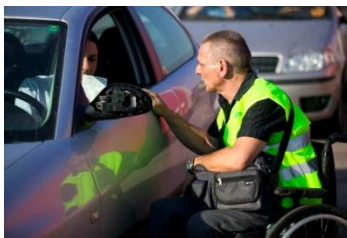
Tramitar unos 4 millones de denuncias al año



# Las consecuencias: las lesiones España 2011



Muertes  
2.060

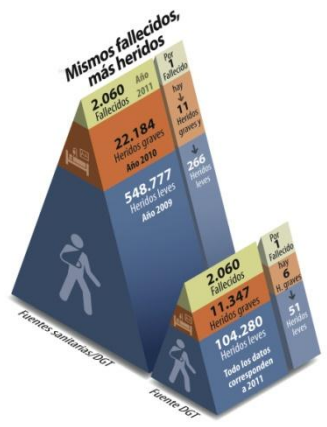


Discapacidades  
?

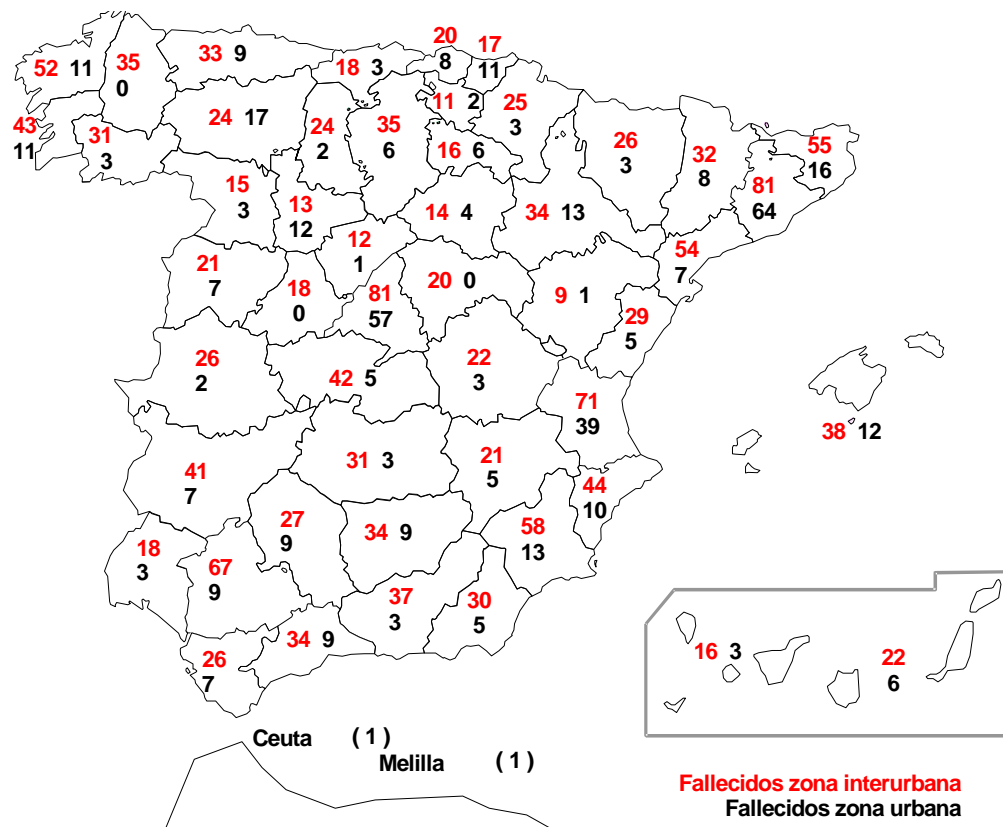
Lesiones  
115.627

Incidentes  
83.027

Exposición  
?



# Fallecidos por lesiones por accidente de tráfico en España 2011

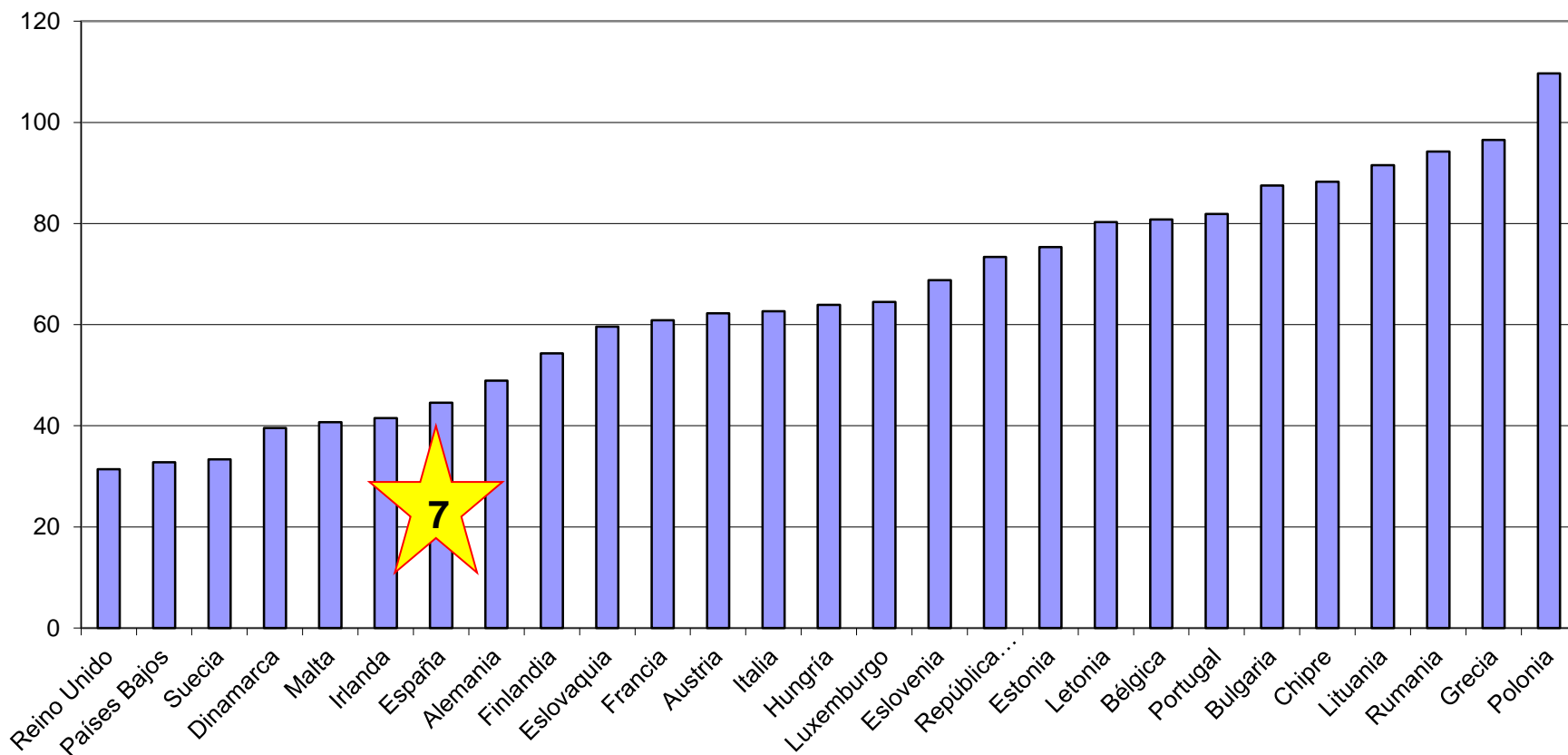


**Total: 2.060\*** = 336 (autopista + autovía) + 1.267 convencional + 457 urbanos

\*1.479 fallecidos a 24 h en nota prensa 3 ene 2012

# España en su contexto europeo

Fallecidos por millón de población en 2011. Unión Europea.



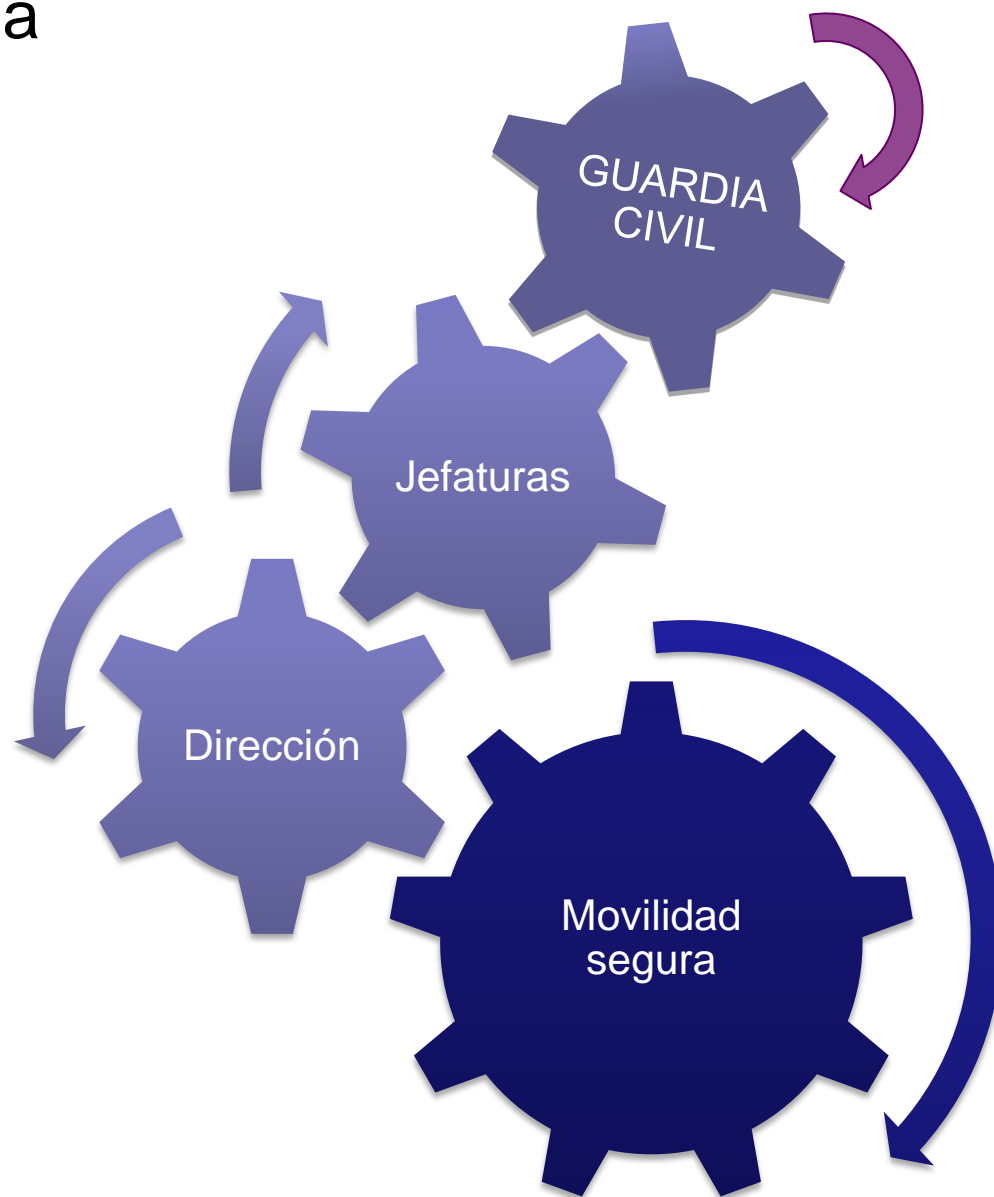
## Encuesta observacional:

- Cinturón: 95%
- Casco: 95%
- Sistemas retención infantil: 85%

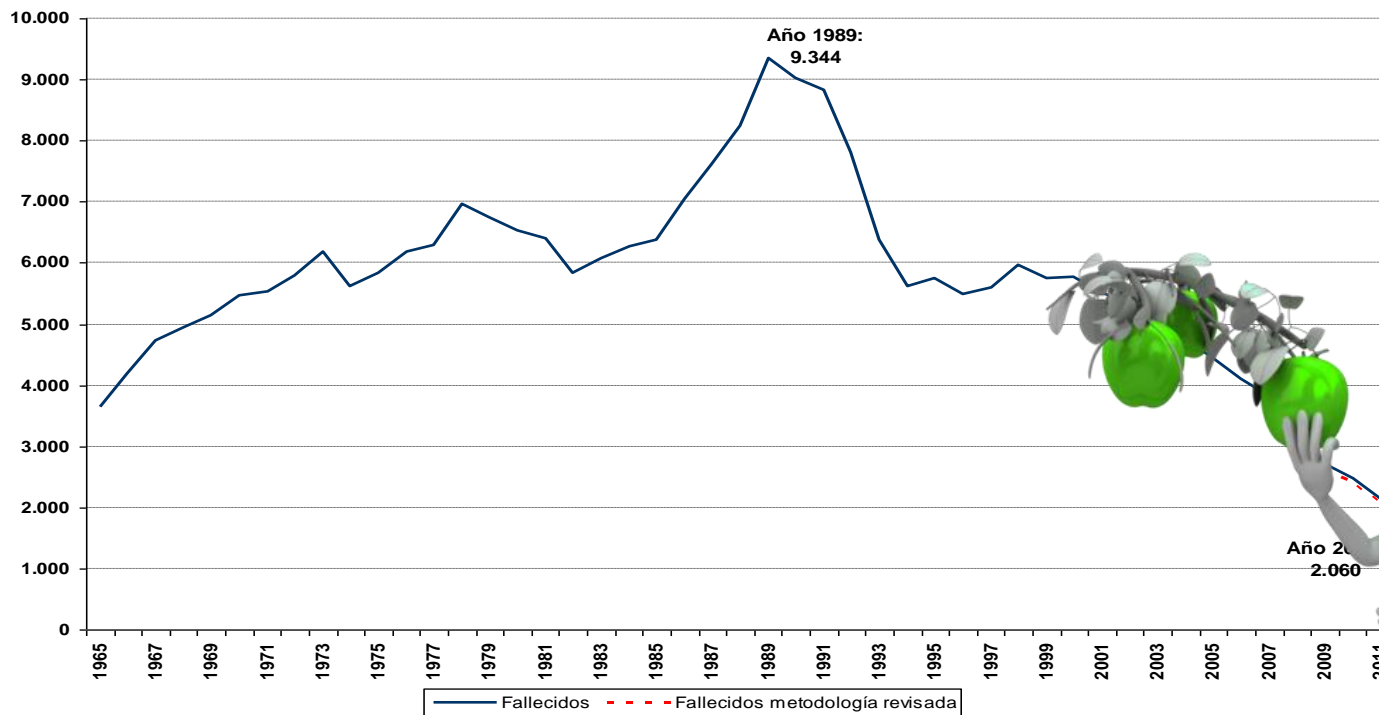
## Víctimas (muertos y heridos)

- No usaba cinturón: 22% en vía interurbana y 41% en vía urbana
- No usaba casco: 19% en vía interurbana y 16% en vía urbana
- Velocidad inadecuada: 23% velocidad (opinión agente actuante)

# La estrategia



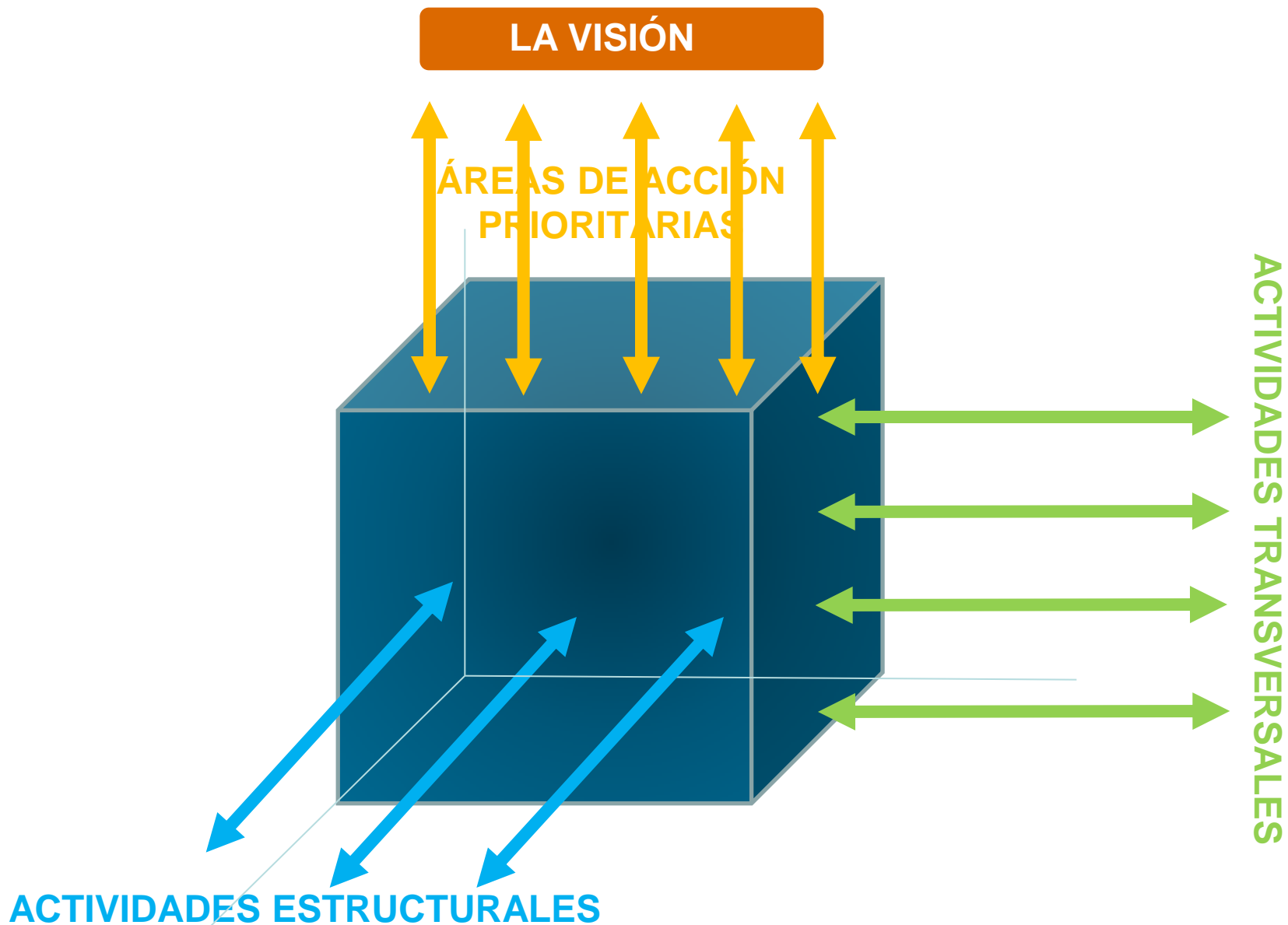
# Revisión de la estrategia




Año 2011:  
2.060

Compromiso de todos los agentes y organizaciones públicas y privadas con responsabilidad en seguridad vial para la consecución de este objetivo









## SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y VIGILANCIA ESTADÍSTICA

- Bases de datos: conductores, vehículos, accidentes, sanciones...
- Análisis y explotación de la información
- Gestión informática (telecomunicaciones, sistema soporte)



## COORDINACIÓN INVESTIGACIÓN

- Gestión y coordinación del plan de Investigación
- Colaboración y diseño al soporte y evaluación de intervenciones
- Registro de centros y profesionales de investigación en seguridad vial



## INTERVENCIÓN POLÍTICAS VIALES Y PARTICIPACIÓN

- Desarrollo y seguimiento del Plan Estratégico
- Ejecución de intervenciones (diseño, seguimiento, ...)
- Participación a través del Consejo Superior de Seguridad Vial
- Viabilidad de la Comisión Interministerial de seguridad vial
- Puesta en marcha de la Unidad de atención a las víctimas
- Impulso, gestión, ordenación y optimización de las relaciones internacionales
- Colaboración con las entidades locales (FEMP): importancia del ámbito urbano.



## GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

- Gestión del tráfico
- Medio ambiente y energía
- Economía y competitividad
- Seguridad pública

... nuestras herramientas de siempre

**Educación,  
formación,  
divulgación y  
comunicación**

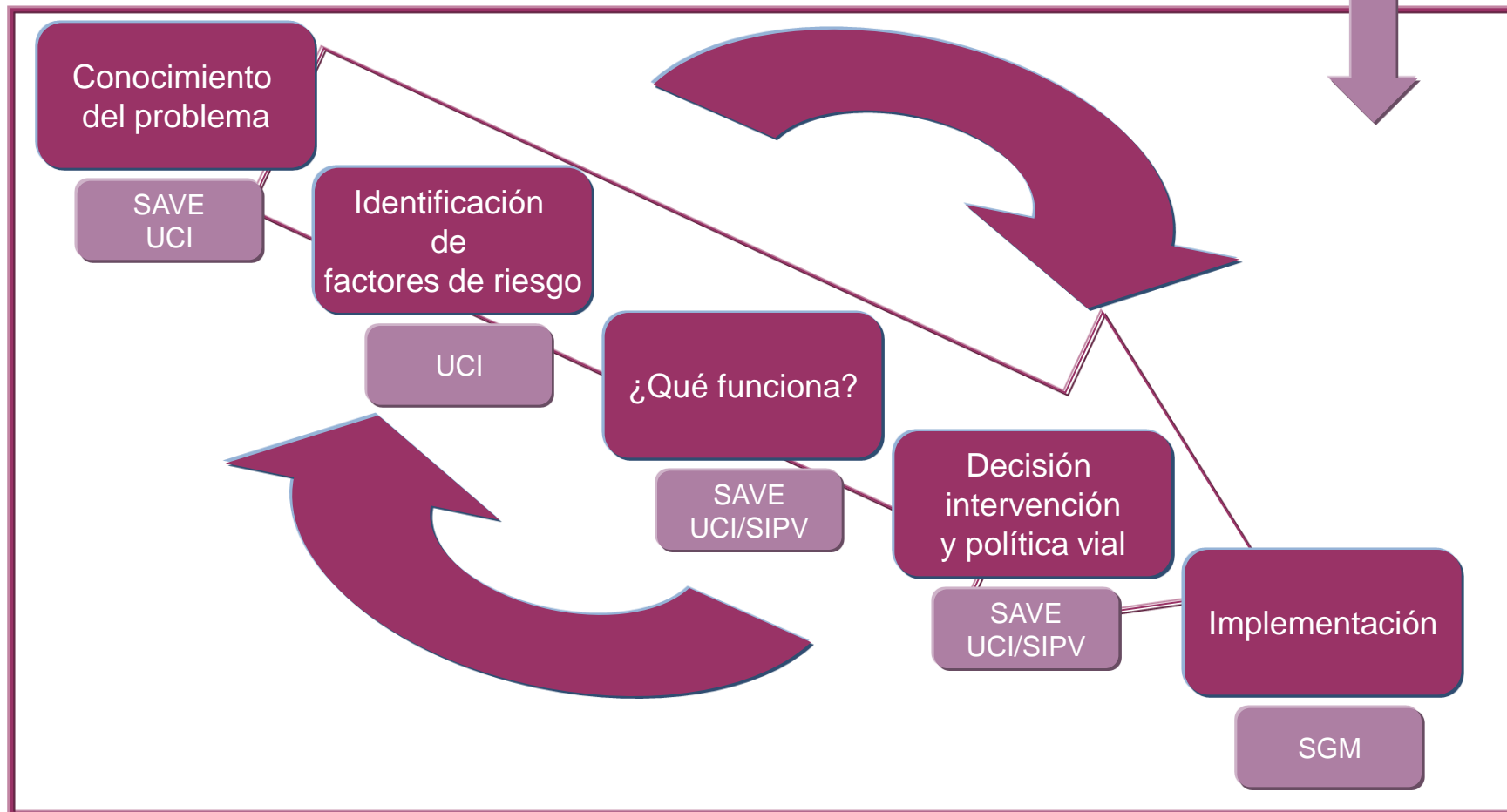
**Legislación**

**Vigilancia y  
Control**

**Investigación**



Hacer lo que tenemos que hacer y mejorar en el marco de nuestras competencias  
Utilizar adecuadamente nuestras herramientas  
Seguir nuestros principios rectores  
Identificar áreas prioritarias donde intervenir



## Áreas identificadas como prioritarias

**SISTEMAS  
DE  
INFORMACION**

**MODELOS  
DE  
EVALUACIÓN  
DE  
CONDUCTORES  
Y  
PROGRAMAS  
DE  
REINCIDENTES**

**ALCOHOL,  
DROGAS  
Y  
MEDICAMENTOS**

**DISCAPACITADOS**

**MOVILIDAD  
SEGURA**

1.

Garantizar el conocimiento de seguridad vial y movilidad segura al alcance de toda la población, adaptada a cada uno de los colectivos en cuanto a mensajes y medios, y desarrollar el sistema por el que cada individuo sea prescriptor o modelo en su entorno.

Si revisamos nuestras aptitudes psicofísicas, ¿por qué no nuestro conocimiento?

## Colectivos específicos



Su lenguaje  
Su contenido  
Su medio

2.

Mejora en la formación inicial y permanente de los conductores.

3.

Garantizar la unidad en la trasmisión de mensajes en la comunicación interna y externa.

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

- 1.- Puesta en marcha del portal de seguridad vial laboral
- 2.- Convenio de colaboración entre M<sup>o</sup> Empleo e Interior
- 3.- Realización anual desde 2010 de una jornada para intercambio de buenas prácticas de empresas
- 4.- Realización de campañas informativas
- 5.- Elaboración de una guía del consejo sanitario en seguridad vial laboral
- 6.- Medidas específicas para el transporte profesional
- 7.- La seguridad vial laboral en la nueva estrategia 2011-2020
- 8.- El plan de seguridad vial laboral en la DGT

1

En España, los accidentes laborales mortales son de tráfico alrededor del 35%

2

La mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una **línea de acción estratégica** tanto de la **política de seguridad vial** como de la **política de prevención de riesgos laborales**

3

Incorporar la **cultura de la seguridad vial** a las empresas como una práctica en la política de prevención de riesgos laborales, es vital para atajar el problema



## Empresas

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

## Sociedad

- Pérdida de años potenciales de vida respecto a la esperanza de vida media nacional
- La cifra de AVAD (años de vida adaptados a discapacidad) en el mundo aumentará de 34,3 millones a 71,2 millones (lo que representa el 5,1% de la carga mundial de morbilidad). Fuente: OMS

## Administración

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

## Los datos de la siniestralidad laboral vial

En 2011 se produjeron **581.150 accidentes de trabajo con baja**:

- un **10,1%** fueron accidentes de tráfico, tanto en jornada de trabajo como al ir o volver de él. En cifras absolutas, este porcentaje se traduce en **58.938** accidentes laborales de tráfico notificados. *Actualmente uno de cada diez accidentes laborales con baja, son accidentes de tráfico.*
- *El 72,1% de los accidentes laborales de tráfico se producen al ir o volver del trabajo (in itinere).* Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT).
- Otro dato a tener en cuenta es el resultado de muerte en los accidentes de trabajo. En el año 2011, se produjeron 716 accidentes mortales para el conjunto del territorio, de ellos, **el 30,7% (220) fueron accidentes de tráfico.**
- En los accidentes de trabajo leves, el peso porcentual es del 10%, aumentando en los graves al 20,7% y, en el caso de los mortales, al 31%.

## LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN ESPAÑA

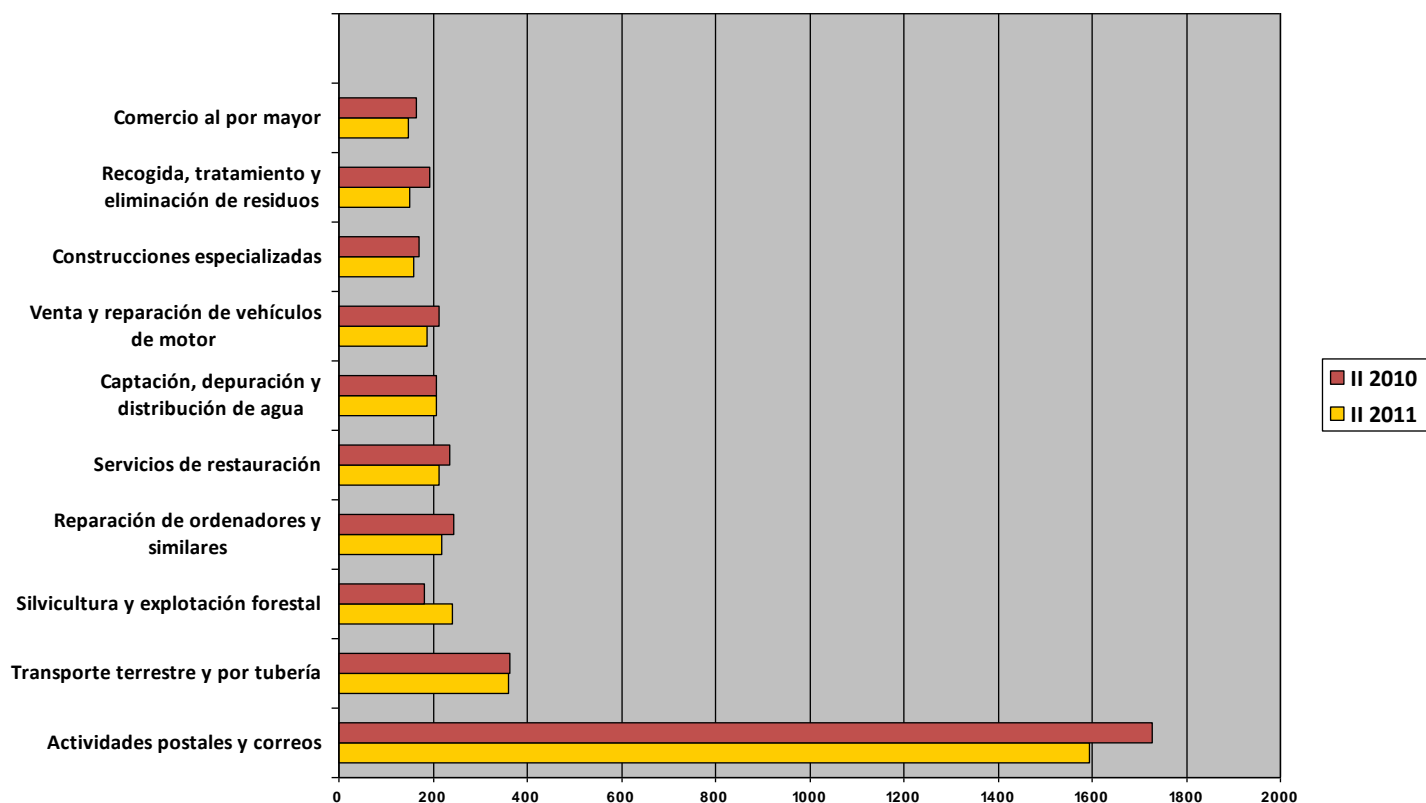
50 % de empresas españolas no dispone de plan de formación en seguridad vial para sus empleados.

40 % empresas no consideran que los accidentes “in itinere” son accidentes de trabajo.

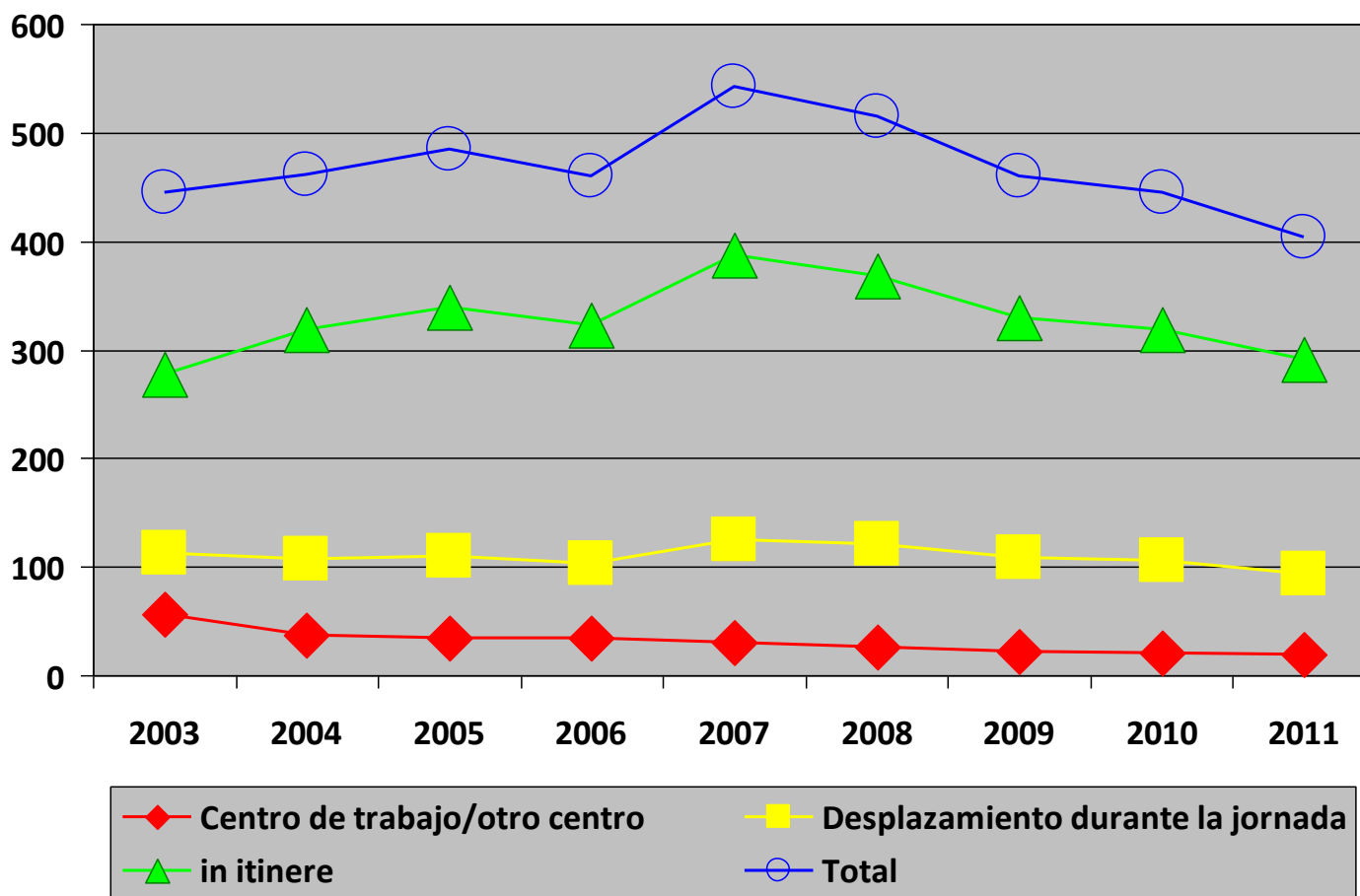
Horas del día con más accidentes: 8:00 (ida)  
14:00 (regreso)

# DATOS POR TIPOS DE ACTIVIDAD

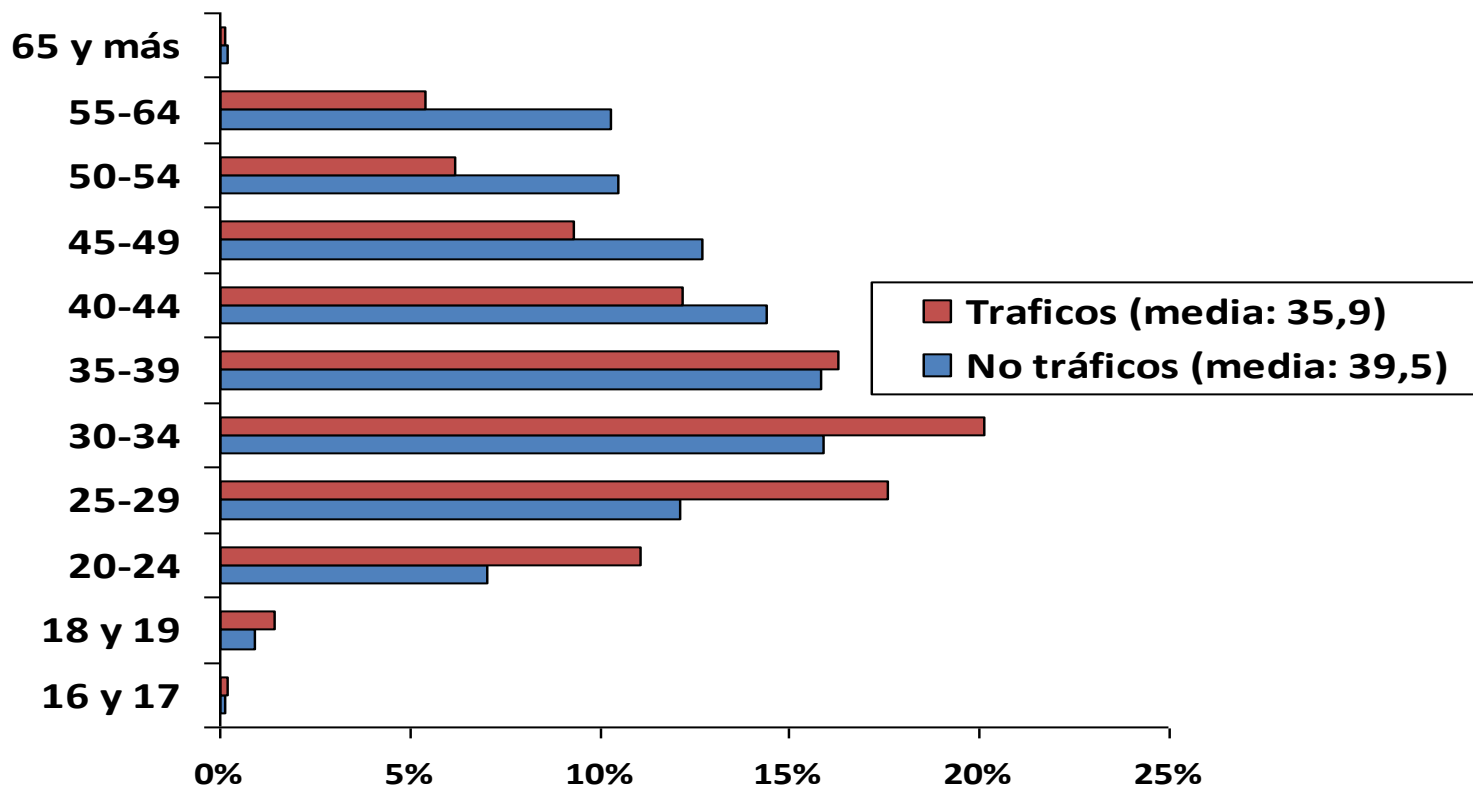
## ÍNDICES DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO POR CADA 100.00 EMPLEADOS



# EVOLUCIÓN



# ACIDENTES LABORALES POR EDAD





# La actuación planificada: Plan tipo de seguridad vial en la empresa

## El alcance del plan tipo de seguridad vial en la empresa

**Accidentes de trabajo:** toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.



**Accidente de tráfico laboral:** aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo.



**Accidente de tráfico “in itinere”:** aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo.

**in itinere**

**Accidente de tráfico en jornada laboral:** aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo.

**en misión**





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



- Liderar la iniciativa para la elaboración del plan
- Impulsar las medidas para reducir los riesgos

- Elaborar propuestas y promover iniciativas
- Servir como coordinador de movilidad o intervenir al menos en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas

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



## 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

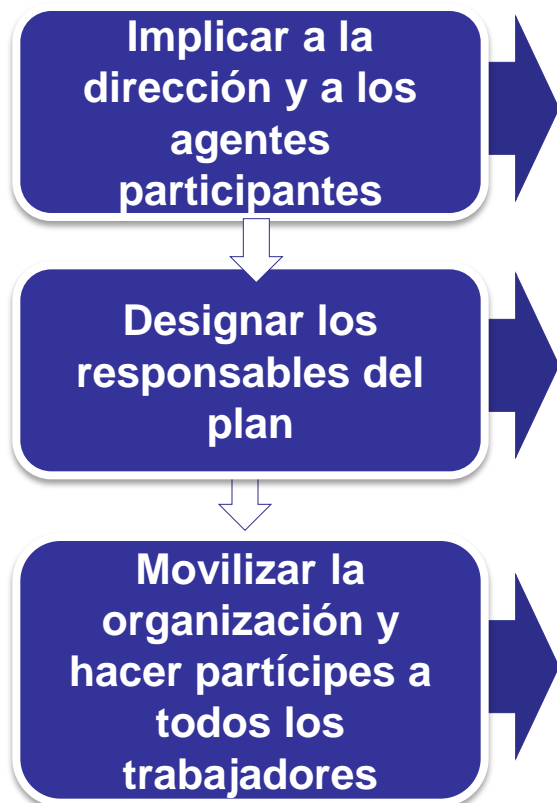
- Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar
- Paso 2: Comunicación inicial a la organización
- Paso 3: Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos
- Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión
- Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios



## 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

La **fase preliminar** es fundamental para movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores



Atendiendo a varios factores: las políticas de la empresa, la situación económica, etc... y elementos subjetivos como el estilo de dirección, la actitud ante la seguridad vial, etc.

La asignación de **roles y responsabilidades** dentro de la organización supone el inicio del proceso de desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa.

Concienciar, sensibilizar, y **hacer ver** a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico, especialmente si existe un historial de este tipo de accidentes en la empresa, cuáles son los riesgos más evidentes y qué va a hacer el plan para eliminarlos o mitigarlos.

# FASE PRELIMINAR

El Plan deberá contemplar los desplazamientos dentro de la jornada de trabajo (tanto en misión como en el centro de trabajo), así como los desplazamientos in itinere,



***La movilidad con origen en el ámbito laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento***

# 1. DIAGNÓSTICO

**Identificar las principales características de la empresa**

Características de la organización y actividades.

Tamaño y sector.

Cualificación y número de trabajadores. Colectivos.

Centros de trabajo y ubicación.

**Analizar la movilidad**

Conocer la exposición al riesgo:

Medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos.

Conductas que pueden afectar a la capacidad de conducción.

Teniendo en cuenta si son desplazamientos en misión o in itinere.

# 1. DIAGNÓSTICO

## Analizar los accidentes

El origen de la información de los accidentes puede ser: los partes de baja, los partes de accidente, la información transmitida por las compañías de seguros y la información procedente de los propios trabajadores.

## Analizar las condiciones reales de conducción

Qué factores, relacionados con la propia gestión de la empresa están influyendo en el riesgo de sus trabajadores de sufrir un accidente de tráfico. (ej. Servicio a clientes)

## Analizar la gestión de los desplazamientos en la empresa

Entre los ámbitos a analizar se encuentran:  
La organización de los itinerarios y de los tiempos.

- La gestión de los medios de transporte..
- La gestión de las comunicaciones..
- Las políticas de empresa.

## 2. EVALUACIÓN DE RIESGOS

**Asignar el nivel de exposición al riesgo de cada colectivo**



Se trata de medir el riesgo de accidente de tráfico con origen en:

- las conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores.
- la gestión de la empresa sobre los desplazamientos.
- riesgos que se derivan del entorno de la propia empresa.

**Seleccionar colectivos prioritarios**



En el proceso se podrán identificar colectivos prioritarios (alto riesgo): focalizar acciones.

Impacto general sobre colectivos no prioritarios (bajo riesgo).

# 3. ELABORACIÓN DEL PLAN

**Definir los objetivos a alcanzar**

Deben ser **realizables** y lo suficientemente **ambiciosos** para que promuevan el esfuerzo para su consecución. Indicadores (% reducción accidentes, % renovación flota con criterios seguridad vial)

**Seleccionar acciones**

Catálogo de acciones.

Aplicar criterios de priorización (coste, beneficios esperados, dificultades, plazos, etc).

**Buscar sinergias y apoyos. Favorecer la concertación**

La **asociación con otras empresas**, o las sinergias con otras actuaciones que se estén llevando a cabo en la empresa en ese momento, adhesión a posibles **planes de seguridad vial promocionados por agentes públicos** o privados.



# 4. IMPLANTACIÓN DEL PLAN

Planificar las actividades a desarrollar

- Identificación de los agentes clave: responsables y participantes
- Planificación temporal de las actividades a desarrollar.
- Elaborar un cronograma de acciones

Comunicación inicial a la organización

Se puede hacer uso de los medios de comunicación interna que tenga a su disposición: correo electrónico corporativo, paneles informativos, web corporativa, reuniones de empleados, etc.

Adecuación, en su caso, de las instalaciones y equipos

¿Son adecuados los recursos disponibles para la implantación de las medidas? ¿Es necesario modificar o adquirir nuevo equipamiento para poder ejecutar las medidas planificadas?

Establecimiento de procesos para la gestión del plan

Establecer un sistema de seguimiento del plan de empresa durante su desarrollo, y a la definición de un sistema de comunicación y “**feedback**” entre los responsables del plan y los trabajadores.

Adaptación de la organización a los cambios

La empresa, y los trabajadores, deben tener en cuenta que el plan va a provocar **cambios en su organización**.

El éxito de la implantación del mismo recae en gran parte, en como la organización es capaz de **asimilar** estos cambios y/o **adaptarse** a ellos.

## 5. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

**Definir los indicadores**

Permite a las empresas detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo, y por tanto, introducir medidas correctoras en caso de que fuesen necesarias.

**Obtener el valor de los indicadores**

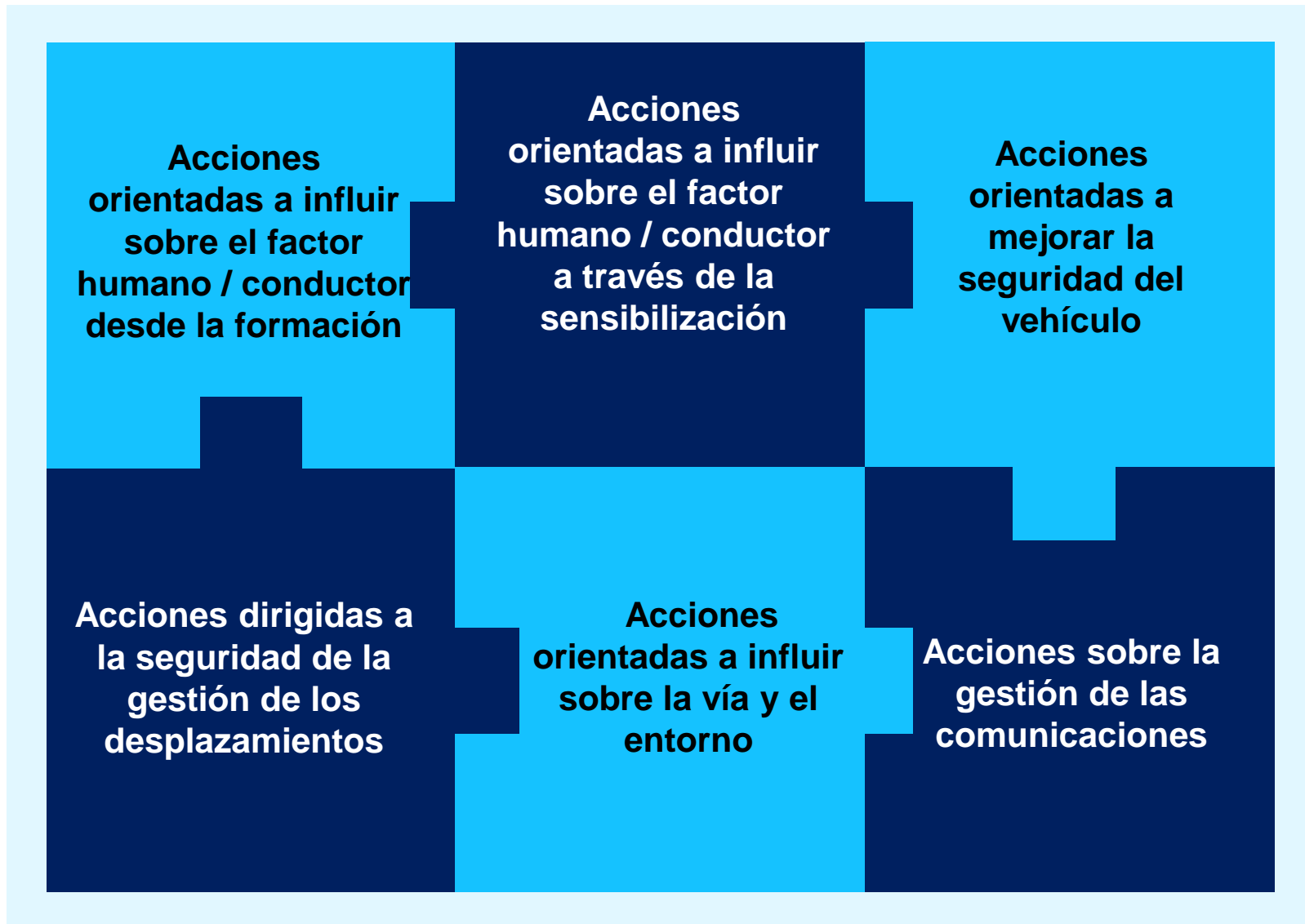
- **Fuentes externas:** datos de la seguridad social, información proporcionada por las compañías aseguradoras de la empresa...
- **Fuentes internas:** bases de datos de la empresa, partes de accidentes, cuestionarios dirigidos a los trabajadores, etc. ---

**Analizar y evaluar el resultado de los indicadores**

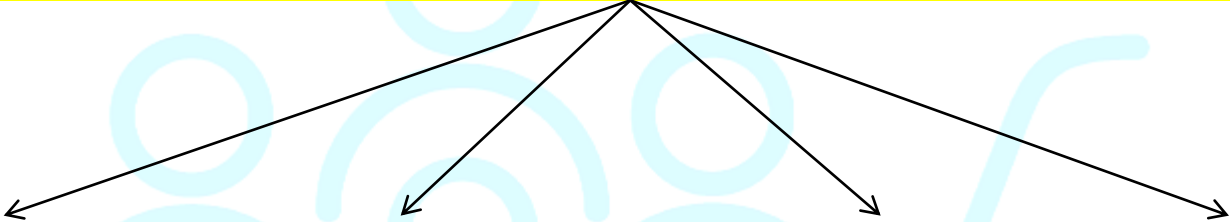
**Evaluaciones periódicas:** útil para conocer si las acciones del plan están siendo desarrolladas conforme a lo planificado.  
**Evaluación final:** al objeto de conocer si se han cumplido o no los objetivos marcados, y las causas que los han motivado

**Establecer medidas correctivas, o revisar las ya adoptadas**

En ocasiones, podría ser necesario el establecimiento de **nuevas medidas** o la **revisión** de medidas ya adoptadas cuyos indicadores reflejan que no se están desarrollando según lo previsto.



**Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la formación**



**Curso de formación en seguridad vial**

Riesgos en carretera, y técnicas de conducción segura y eficiente.

**Elaboración de un Manual para la Prevención de Accidentes**

Establecer pautas de conducta responsable a la hora de circular con sus vehículos.

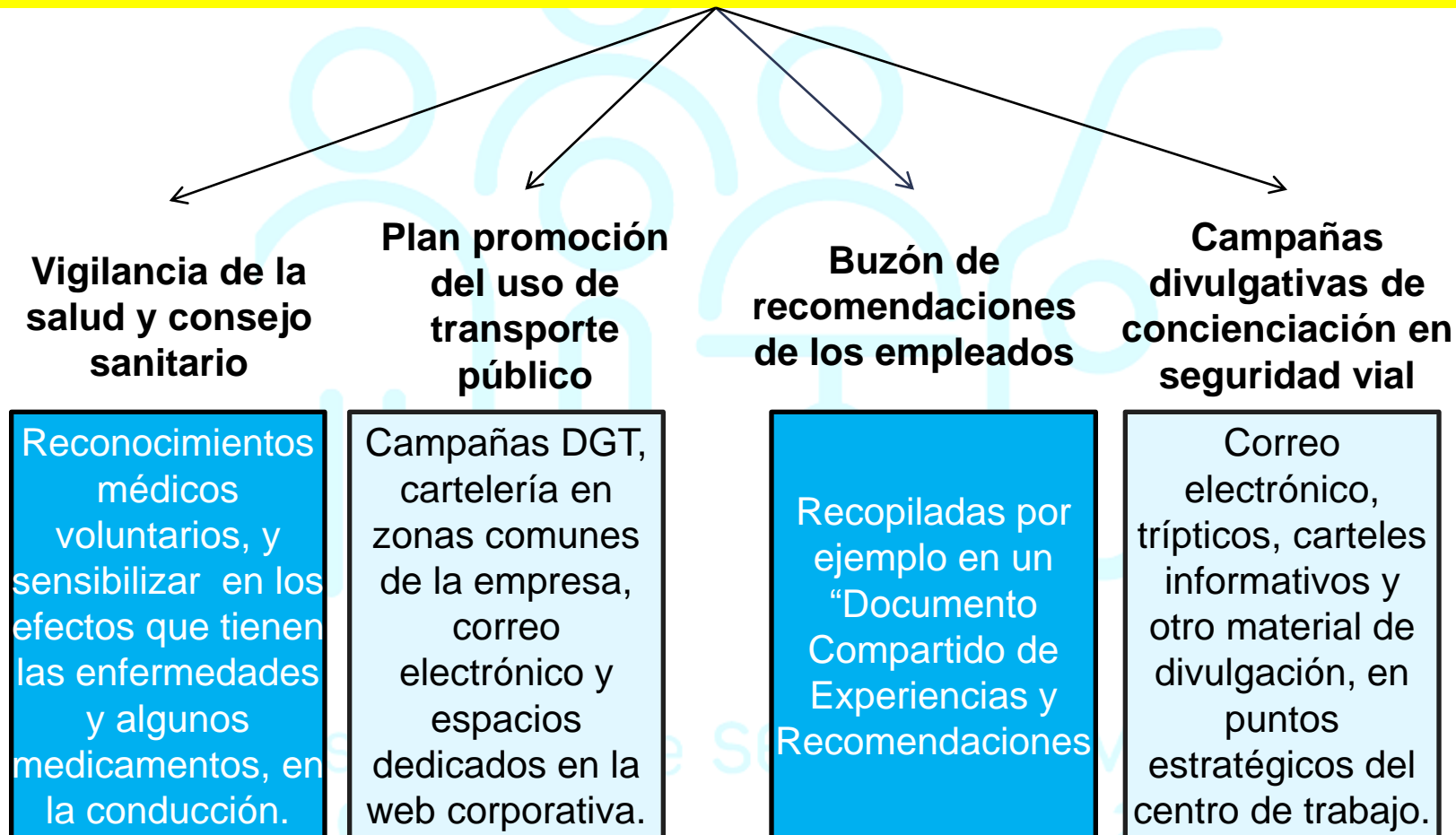
**Simulador de conducción**

Incrementar la percepción de riesgo, poniendo al sujeto en situaciones de riesgo no frecuentes .

**Jornadas Formación en seguridad vial**

Conducción defensiva, factores de riesgo, análisis de los conflictos entre incidente y medidas preventivas, etc.

## Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor a través de la sensibilización



## Ejemplos de acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo



## Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno

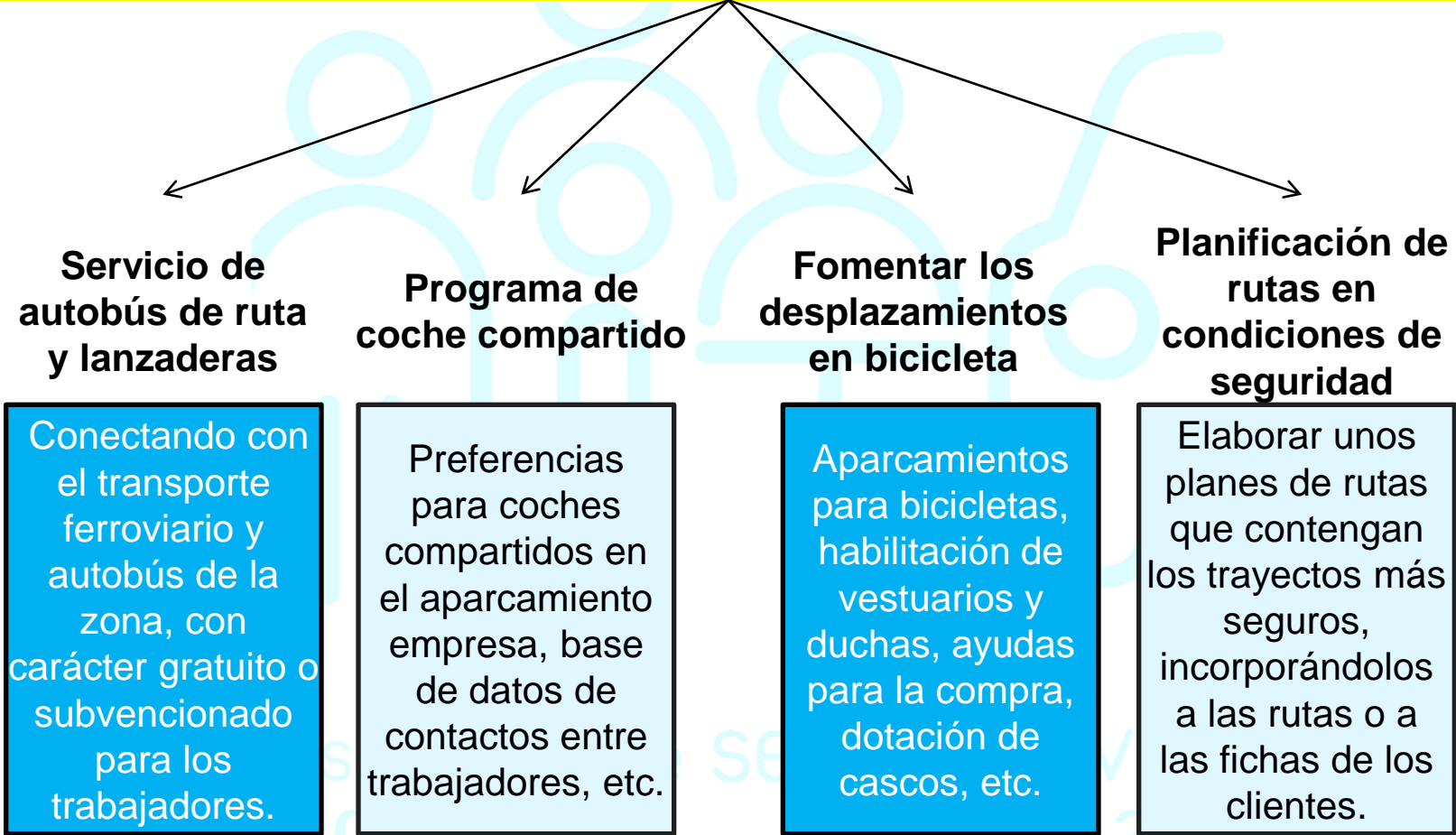
### Señalización de riesgos

Indicando en los mapas de rutas o fichas de clientes los eventos y circunstancias que afecten a la conducción (obras, puntos negros, mala señalización)

### Alertas de tráfico

A través de links con las web de autoridades de tráfico (p.ej DGT) sobre el estado de la circulación

# Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos





## Ejemplos de acciones dirigidas a influir sobre la seguridad de las comunicaciones

**Desarrollo de una política clara en relación con las comunicaciones**

No realizar llamadas cuando se conoce la existencia de un desplazamiento en misión o restringir llamadas antes del inicio de la jornada (trayectos in itinere)

**Instalación de aplicaciones Email&Drive**

Aplicaciones para móviles, que permiten escuchar los correos electrónicos del trabajador sin necesidad de leerlos.

# EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL DE LA DGT

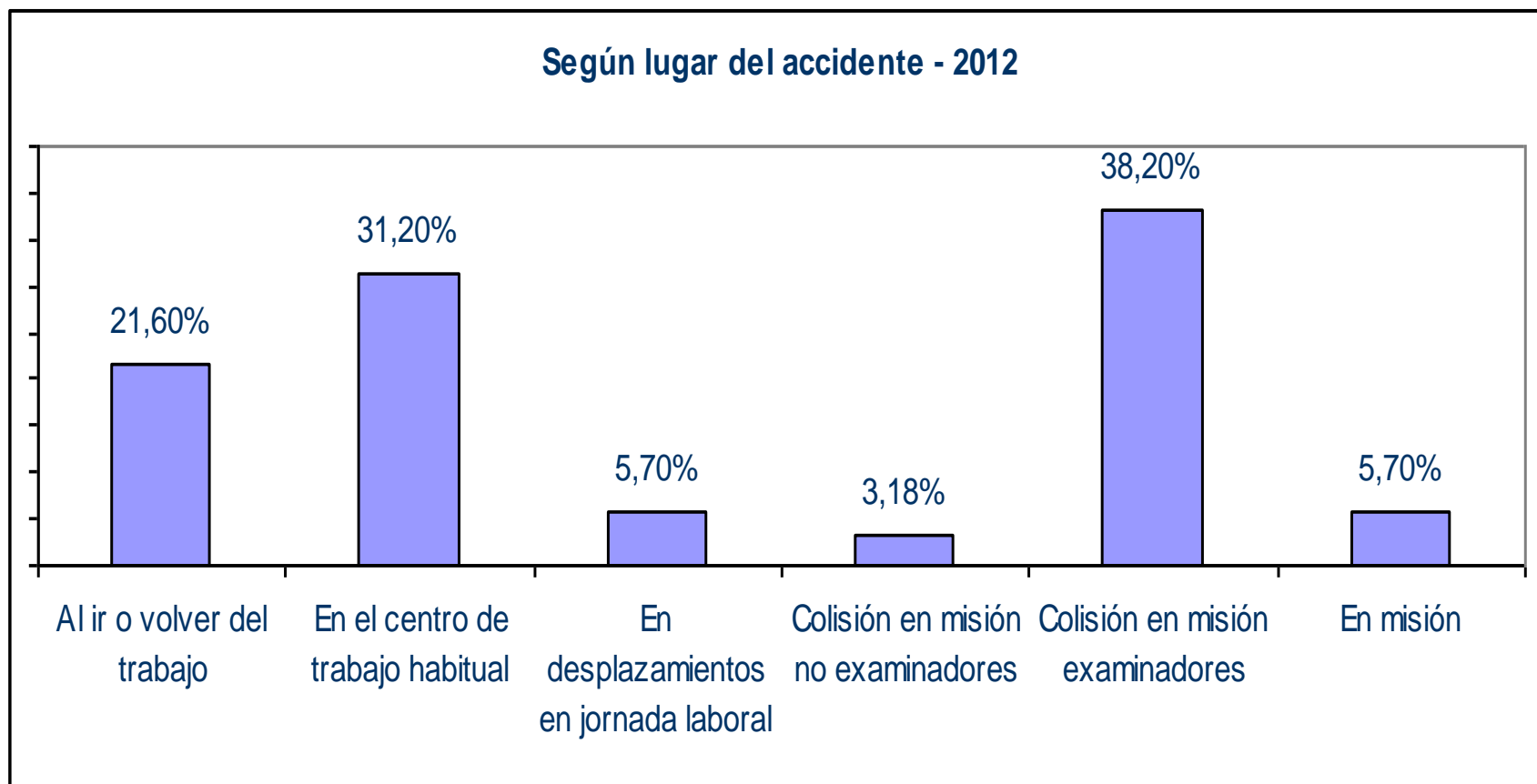


MINISTERIO  
DEL INTERIOR



# EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL DE LA DGT

En 2012 se produjeron 157 accidentes de trabajo en la DGT



# *EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL DE LA DGT*

## **≠ MARCO LEGAL:**

- **Ley General de la Seguridad Social**
- **Ley de Prevención de Riesgos Laborales**
- **Convenio de Colaboración M<sup>o</sup> del Interior – Trabajo**
- **Ley Ordenadora de la inspección de trabajo y seguridad social**
- **ISO 39.001**
- **Ley de Economía Sostenible**

## **≠ MARCO POLÍTICO:**

- **Estrategia de Seguridad Vial 2011 – 2020**
- **Estrategia Española de Seguridad y Salud en el trabajo**
- **Plan de acción de ahorro y eficiencia energética 2011-2020 M<sup>o</sup> Industria, Comercio y Turismo**

# *EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL DE LA DGT*

## **Ámbitos a analizar:**

- **Organización de itinerarios**
- **Organización de los tiempos**
- **Gestión de los medios de transporte**
- **Gestión de las comunicaciones**
- **Políticas de seguridad vial**

# EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL DE LA DGT

## Ejemplos de acciones:

- Curso de formación en seguridad vial.
- Simulador de conducción
- Vigilancia de la salud y consejo sanitario en seguridad vial laboral
- Plan de revisión y mantenimiento de la flota de vehículos
- Plan para promocionar el uso del transporte público
- Programa de coche compartido
- Fomentar los desplazamientos en bicicleta
- Instalación de aplicaciones email&drive

# CONCLUSIONES

- La movilidad de nuestros trabajadores les expone al **RIESGO**.
- **PERO** ⇒ La implicación de las empresas con la seguridad vial no es un coste: es una **INVERSIÓN**.
  - El **CONOCIMIENTO** de su incidencia real y los perjuicios sociales y económicos que conlleva constituye una premisa necesaria para lograr minimizar sus consecuencias.
  - Debe estar **PLANIFICADA**, con unos objetivos claros y medibles; e **INTEGRADA** en la organización en sus estrategias de prevención de la seguridad y salud en el trabajo.
- Iniciar a la empresa en la gestión de la seguridad vial no requiere de elevadas inversiones, es posible diseñar y acometer **INICIATIVAS QUE SUMEN** e integren a los distintos colectivos que componen la organización.



MUCHAS GRACIAS