



VNIVERSIDAD
D SALAMANCA

CAMPUS DE EXCELENCIA INTERNACIONAL

Vicerrectorado de Economía y Gestión
Oficina de Prevención de Riesgos Laborales



<i>Fecha</i>	<i>Modificaciones respecto a la edición anterior</i>

ÍNDICE

	Págs.:
PRÓLOGO	3
1. Introducción: movilidad y accidente laboral de tráfico	3
2. Objeto y compromiso para reducir la siniestralidad laboral vial	4
3. Alcance	5
4. Organización <i>de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la Universidad</i>	5
5. Definiciones en materia de movilidad	7
6. <i>Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la Universidad</i>	8
7. <i>Evaluación de riesgos</i>	9
8. <i>Medidas de prevención:</i>	11
8.1. <i>Definir los objetivos a alcanzar</i>	11
8.2. <i>Formación e información</i>	12
8.3. <i>Recomendaciones para prevenir el accidente “in-itínere” y “en misión”</i>	12
9. Propuestas y estrategias para una movilidad más sostenible y segura	13
9.1. <i>Propuestas y líneas estratégicas</i>	13
9.2. <i>Promoción de la movilidad sostenible y segura</i>	15
10. Evaluación y seguimiento del plan	17
10.1. <i>Evaluación</i>	17
10.2. <i>Seguimiento</i>	17
11. Bibliografía	17
12. Conclusiones	18
ANEXOS	18

PRÓLOGO

Puesto que muchos/as empleados/as de la Universidad de Salamanca (en adelante USAL) utilizan su vehículo privado en sus desplazamientos habituales para ir y volver del trabajo, y son numerosos los desplazamientos en vehículo de empresa o privado durante la jornada laboral, la movilidad se ha convertido en un factor de riesgo laboral añadido para las personas.

En 2010, el 34,8% de los accidentes mortales de trabajo fueron accidentes de tráfico (264), lo que supone que 3 de cada diez accidentes laborales mortales son accidentes de tráfico. La prevención de los riesgos laborales está basada en el trabajador, la máquina y el entorno, similar a la prevención de los accidentes de tráfico en los que el factor humano, el vehículo y la infraestructura son los elementos sobre los que descansa este tipo de políticas. Por tanto, 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, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales.

Esta política recibe un impulso importante con el “Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”, este acuerdo, con independencia de la seguridad vial, incorpora una variable de “sostenibilidad” cuando dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a *“Incrementar esfuerzos para fomentar el cambio modal en la movilidad de los trabajadores mediante la mejora del transporte público urbano e interurbano...”*.

Por ello, inicialmente este Plan se plantea en términos de movilidad y seguridad vial para los empleados de la USAL desde la PERSPECTIVA DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES, más adelante, cuando el Equipo de Gobierno lo estime, puede ampliarse introduciendo criterios y objetivos de SOSTENIBILIDAD para toda la comunidad universitaria. No obstante, en el diseño de acciones a tomar y, en base al acuerdo anterior, se incorporarán criterios para fomentar el cambio modal de la movilidad de los trabajadores.

1.- INTRODUCCIÓN: MOVILIDAD Y ACCIDENTE LABORAL DE TRÁFICO

La Seguridad Social incluye entre sus prestaciones, la protección de las contingencias profesionales, en particular las que forman parte de su primer ámbito histórico de cobertura, como son los accidentes de trabajo, entre los que destacan, por su frecuencia y consecuencias, los accidentes laborales de tráfico, tanto "in itinere" (desplazamiento casa-trabajo-casa) como en misión (en jornada laboral), con la consiguiente prestación reparadora. De ahí, que constituya un objetivo esencial de la Seguridad Social la reducción del número de accidentes por eliminación del riesgo, con el efecto indirecto de disminución del coste que del mismo se deriva, lo cual viene a justificar ampliamente el establecimiento de incentivos a los empresarios que deben soportar el coste, con la doble finalidad señalada.

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (en adelante INSHT), en colaboración con la Dirección General de Tráfico, viene realizando estudios anuales sobre los accidentes laborales de tráfico, los cuales ponen de manifiesto la elevada siniestralidad laboral que causan los accidentes de tráfico, tanto los accidentes in itinere, esto es, los que tienen lugar al ir o al volver del trabajo, como los llamados accidentes en misión, que son los producidos con ocasión del desempeño del trabajo que conlleva desplazamientos de tráfico

En relación con esta materia, la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012 incluye entre sus objetivos el desarrollo y consolidación de la cultura de la prevención en la sociedad española, para lo cual señala expresamente que el diseño de las políticas públicas en seguridad y salud en el trabajo debe integrar todo el conjunto de riesgos a los que se ven expuestos los trabajadores y trabajadoras como consecuencia del ejercicio de su actividad dentro y fuera de los centros de trabajo, con especial atención a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia directa en los accidentes de tráfico "in itinere" y en misión.

Así mismo, la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020 marca 6 prioridades, entre las que están la mejora de seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo y potenciar una movilidad sostenible.

Recientemente se ha publicado el Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. En desarrollo de este Real Decreto, el 1 de marzo de 2011 se firma el convenio de colaboración "Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo" con el objeto de colaborar (INSHT-DGT) para prevenir los accidentes laborales de tráfico in itinere y en misión, y además establece el contenido mínimo de los Planes de Movilidad y Seguridad Vial.

Entre las acciones que pueden dar derecho a la referida reducción de cotizaciones se encuentra *"la existencia de PLANES DE MOVILIDAD VIAL en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes "in itinere"*.

Esta norma y los incentivos que recoge suponen una especial oportunidad para promover los planes de movilidad y seguridad vial en la empresa como forma de incorporar la prevención de los accidentes de tráfico a la prevención de riesgos laborales.

Por su parte, la resolución número 24, aprobada con ocasión del Debate del Estado de la Nación 2010, que lleva por título **"Mejora de la Seguridad Vial"**, señala que *el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:*

- *Trabajar en la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo (tanto dentro de la jornada como al ir o volver al centro de trabajo), incluido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020, insistiendo en su dimensión preventiva.*
- *Incorporar la seguridad vial en los programas de formación de los trabajadores y empresarios en prevención de riesgos laborales.*
- *Mejorar el sistema de información de accidentes de tráfico*
- *Incrementar los esfuerzos para fomentar el cambio modal en la movilidad de los trabajadores mediante la mejora del transporte público urbano e interurbano.*

2.- OBJETO Y COMPROMISO PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL

Objeto

El objetivo genérico es integrar la seguridad vial en la política de prevención de riesgos laborales de la USAL, velando por el bienestar, la seguridad y la salud de sus empleados. Para ello, se desarrollaran programas de información y formación, incorporando además, actuaciones dirigidas a concienciar a los empleados para disminuir el uso del vehículo privado, adquiriendo pautas basadas en el incremento de utilización del transporte público, y una mayor predisposición a desplazarse al trabajo caminando o en bicicleta, como primeros pasos para implantar la cultura de la movilidad sostenible en la USAL.

Por tanto, el objetivo concreto es conocer las costumbres de movilidad de los empleados de la USAL, evaluar los riesgos de los desplazamientos in itinere y en misión y proponer medidas preventivas mediante actuaciones de información y formación, relativas a prácticas y conductas para reducir la siniestralidad laboral sobre accidentes laborales de tráfico in itinere y en misión, haciéndoles reflexionar sobre el sistema de desplazamiento más adecuado, seguro y sostenible para acceder al centro de trabajo, porque el mismo (a pie, bicicleta, transporte público, coche, motocicleta...) condiciona de alguna manera el marco laboral, determinando el tiempo y el dinero que destinamos al transporte, repercutiendo en las condiciones de trabajo, y en la salud y el bienestar de los empleados.

Compromiso para reducir la siniestralidad laboral vial

La Universidad reconoce la importancia del problema de la siniestralidad vial y manifiesta su voluntad de afrontarlo, para ello, adquiere el compromiso de incluir en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales, el accidente laboral de tráfico como un punto más de la política de prevención de riesgos laborales de la USAL, comprometiéndose a realizar cuantas acciones sean necesarias para acometer el problema y reducir la siniestralidad laboral de tráfico. Solamente se puede gestionar de manera eficaz si se encuentra integrado en el Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales de la USAL. Así mismo, en las acciones a tomar para conseguir el objetivo principal, se compromete a incluir criterios de movilidad sostenible.

Por otro lado, las políticas de responsabilidad social corporativa también son una buena oportunidad para incorporar en ellas la variable de movilidad, tanto de seguridad como de sostenibilidad.

3.- ALCANCE

3.1 Definición del alcance: Este Plan de movilidad y seguridad vial alcanza a las vías de circulación en general, y especialmente a todos los campus de la USAL.

3.2 Personal afectado: Este Plan de movilidad y seguridad vial afecta a todos los empleados públicos de la Universidad, es decir, personal docente e investigador y personal de administración y servicios, así como a todas las personas que tengan una relación contractual con la misma.

4. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL EN LA UNIVERSIDAD

El éxito de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial en una empresa se basa en la participación de todos los implicados, dentro del ámbito de competencias que a cada uno de ellos se le asignen. Es fundamental que todos se sientan parte del Plan, desde los máximos responsables de la Universidad hasta los empleados, huyendo de la sensación de imposición del Plan.

Las principales funciones a asumir y desarrollar por los distintos actores serían:

Equipo de Gobierno

Principales responsabilidades:

- Liderar la iniciativa para la elaboración y desarrollo del Plan.
- Implicarse en su desarrollo, asegurando, en su caso, el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes acciones y medidas que se vaya a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los Delegados de Prevención como representantes en materia de prevención.



- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones, y a los trabajadores el necesario para rellenar la encuesta que se realice en su momento.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Aquellas otras que sean necesarias para el correcto desarrollo del Plan

El Equipo de Gobierno de la Universidad deberá buscar la forma de organizar el trabajo para reducir el número de desplazamientos diario, lo que supondría un cambio significativo. Para conseguir la mejora, satisfaciendo a su vez las necesidades laborales, podrían contemplarse dos tipos de medidas: la implantación del uso de nuevas tecnologías y las medidas propias de recursos humanos. Adicionalmente se podría hablar de otra serie de medidas secundarias consistentes en la provisión de servicios básicos en las instalaciones: restaurantes, comedores, cajeros, etc.

a) Medidas tecnológicas:

- Implantando sistemas de teletrabajo

Los beneficios para el empleado derivados de esta práctica son evidentes en términos de ahorro de tiempo, dinero y estrés, y por tanto, en la mejora de la calidad de vida. Pero también hay que considerar los beneficios que se generan para la Universidad, como por ejemplo el aumento de la productividad y el ahorro de espacio en sus instalaciones.

En términos de movilidad, el teletrabajo se traduce en menos desplazamientos, sobre todo en las horas punta de los días laborables, y en los beneficios asociados a este hecho.

- Teleconferencia, videoconferencia y webconferencia

Estas prácticas ayudan a reducir el número de viajes de empresa, entendiéndose por tales aquéllos que realizan los empleados durante la jornada laboral con cargo a la Universidad (comisiones de servicio).

El enfoque que se pretende propiciar con estas medidas es la reducción de la necesidad de viajar siempre que se den las circunstancias favorables.

b) Medidas de recursos humanos: Racionalización de horarios

- Dando continuidad a las jornadas laborales de PDI, PAS (la de PDI, conllevaría la de alumnos), evitando la existencia de tiempos muertos prolongados que fomenten la movilidad.

Por ello, un sistema efectivo es impulsar la jornada continua o discontinua con descansos cortos (45 minutos), evitando el desplazamiento de ida y vuelta a la hora de la comida. Para ello es necesaria la coordinación de los horarios de impartición de clases e introducir criterios de flexibilidad en el horario de entrada y salida del personal de administración y servicios que utilice modos de transporte sostenible y, en su caso, la posibilidad de habilitar/facilitar lugares adecuados para el descanso-almuerzo.

Esto se traduce, por lo general, en una mayor puntualidad y un menor absentismo laboral, incrementándose la productividad del personal debido, en cierto modo, a que el horario flexible ofrece al empleado responsable la capacidad de administrar su tiempo de trabajo, sin perjuicio de la existencia de métodos de control.

Los empleados, órganos de representación y sindicatos

Para transmitir la idea de que el Plan no es una imposición, debe involucrarse de una forma activa a sus representantes, en este caso los Delegados de Prevención como representantes en materia de prevención de riesgos laborales, para formar parte del grupo/s de trabajo o apoyo al Plan que se constituya/n, en función de las medidas a considerar: información, formación, fomento del transporte público, etc.

El Comité de Seguridad y Salud

El Comité de Seguridad y Salud mediante el grupo de trabajo de movilidad y seguridad vial tendría la responsabilidad de la movilidad interna y/o externa de los empleados de la USAL y sus principales funciones son:

- Representación de la Universidad (interlocutor visible), en temas relacionados con la movilidad, seguridad vial y accesibilidad frente a los miembros de la USAL y otros agentes implicados.
- Analizar los datos de las encuestas para el diagnóstico de la situación y la evaluación de riesgos
- Implantación y diseño de medidas de actuación de mejora contempladas en el plan de acción.
- Seguimiento y evaluación de la eficacia de dichas medidas.
- Realización de campañas de información y sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial.
- Fomento de acciones de participación de la comunidad universitaria en materia de movilidad y seguridad vial.
- Otras que puedan apreciarse.

La Oficina de Prevención de Riesgos Laborales

La Oficina de Prevención de Riesgos Laborales es la Unidad encargada de gestionar la prevención de riesgos laborales en la USAL, en desarrollo de la Política de prevención y del Plan de Prevención de Riesgos Laborales. Sus funciones serán las siguientes:

- Mantener actualizado este Plan de Movilidad y Seguridad Vial.
- Es la Unidad responsable de la gestión e impulso del Plan
- Realizar actuaciones para la implantación del Plan, y darle publicidad en su pág. web.
- Llevar a cabo la coordinación y ejecución de las encuestas para el diagnóstico de la situación.
- Realizar la evaluación de riesgos y propuesta de medidas de prevención
- Informar al Comité de Seguridad y Salud de los resultados y análisis de los cuestionarios
- Informar al Comité de la valoración de los riesgos y las medidas preventivas propuestas.
- Llevará un registro e investigará los accidentes laborales de tráfico.
- Aquellas otras que le encomienden.

5.- DEFINICIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD:

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

Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o volver de su domicilio al lugar de trabajo.

Seguridad vial: disciplina que estudia y analiza los factores de riesgo a los que pueden estar sometidas las personas cuando se desplazan a pie o en vehículo, así como proponer las medidas adecuadas para evitar los riesgos que puedan derivarse de dicha circulación y las pertinentes para proteger a los sujetos pasivos y activos de la circulación.

Accidente laboral de tráfico: es aquel que sufre un/a trabajador/a durante su jornada laboral (en misión) o en los trayectos ida y vuelta domicilio-trabajo (in itinere), y siempre que intervenga un vehículo en la circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

- **Accidente de tráfico “in Itinere”:** aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones temporales en el desplazamiento de entrada o salida al trabajo y, que se emplee el itinerario habitual.
- ✓ **Accidente de tráfico en misión:** el que sufre el trabajador dentro de la jornada laboral, al desplazarse fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión. En este sentido podemos diferenciar entre:
 - *Conductor profesional:* aquel que utiliza el vehículo de manera continuada o permanente para cumplir con las tareas propias de su actividad.
 - *Conductor esporádico:* aquel que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la USAL para cumplir con las tareas de su trabajo.
 - Otros: aquel que, aunque no sea el/la conductor/a, se desplaza fuera de las instalaciones para cumplir con las tareas de su trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación.

6. SISTEMAS DE INFORMACIÓN SOBRE LA MOVILIDAD Y LOS ACCIDENTES VIALES EN LA UNIVERSIDAD.

La Universidad, a través de la Oficina de Prevención de Riesgos Laborales, deberá recopilar la información sobre la movilidad de los trabajadores y, para ello, realizará una encuesta que le permita conocer la realidad de la movilidad de sus empleados. Así mismo, con la finalidad de no remitir más encuestas, el cuestionario se completará con preguntas que permitan llevar a cabo la evaluación de riesgos definida en el apartado 7 de este documento.

La Universidad distribuirá entre sus empleados un cuestionario (anexo I) para elaborar el diagnóstico de la situación: una parte contendrá preguntas sobre los hábitos de desplazamientos y, otra relaciona con la prevención de riesgos de tráfico “in itinere” y en misión. El cuestionario incluirá preguntas, en su mayoría cerradas (a fin de que el análisis de la información sea más sencillo), que permitan a la Universidad averiguar:

- ✓ El medio de transporte habitual para asistir al trabajo.
- ✓ El itinerario habitual que realiza cada trabajador y la distancia recorrida en kilómetros.
- ✓ Tiempo medio diario empleado para desplazarse entre su lugar de trabajo y su domicilio.
- ✓ Número aproximado de Km. que recorre al ir o volver del trabajo.
- ✓ Qué trabajadores regresan a sus casas a las horas de comer
- ✓ Qué trabajadores realizan desplazamientos en misión, la frecuencia y tipo de transporte.
- ✓ Si se ha sufrido accidentes o incidentes de tráfico en horario laboral o en los trayectos casa-trabajo, trabajo-casa en los últimos 5 años.
- ✓ Concepción de los principales riesgos que percibe y causas que lo motivan.
- ✓ Su propuesta para reducir el riesgo de accidente laboral de tráfico.
- ✓ Etc.

El objetivo de este cuestionario es doble: mejorar el plan de movilidad y realizar la evaluación de riesgos de tráfico, aplicando medidas preventivas y acciones concretas para casos concretos.

Así mismo, se investigarán y se mantendrá un registro de los accidentes laborales de tráfico, que permita diferenciar los accidentes de tráfico relacionados con la movilidad vial de los otros accidentes de trabajo.

7 EVALUACIÓN DE RIESGOS

La Universidad debe evaluar los riesgos para garantizar la seguridad y la salud de sus empleados, cumpliendo con lo preceptuado en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (art. 16.2).

El primer paso para fijar las prioridades para el desarrollo de acciones en prevención de riesgos de tráfico en entorno laboral, debe ser realizar una correcta evaluación. Para realizar la evaluación que propone el INSHT pueden emplearse diversos métodos, por ejemplo una combinación de probabilidad de que ocurra el accidente con las consecuencias que se derivan de la misma. En esta fase de evaluación es necesario conocer con exactitud el origen e importancia del riesgo laboral en el tráfico. La información para la evaluación de riesgos se conocerá mediante 3 cuestionarios que deben rellenar los empleados y la Universidad.

a. Cuestionario para diagnóstico de situación de la Universidad, prevención de riesgos de tráfico “in itinere” y en misión: cuestionario para los empleados (Anexo I)

Este cuestionario puede cumplimentarse por todos los miembros de la Universidad y es el punto de partida para conocer las costumbres de movilidad de los empleados, evaluar los riesgos de tráfico en los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo (in itinere) y los efectuados durante la jornada laboral (en misión), debiéndose cumplimentarse también por los nuevos empleados y actualizarse periódicamente con objeto de realizar un seguimiento.

b. Cuestionario para diagnóstico de situación de la Universidad: cuestionario para la empresa (anexo II)

Este cuestionario debe cumplimentarse por la Universidad, es el punto de partida para conocer las actuaciones de la Universidad en materia política de la empresa en materia de tráfico, mantenimiento de vehículos, vigilancia de la salud, investigación de accidentes e incidentes, etc.

b. Cuestionario a cumplimentar por el empleado en caso de accidente de tráfico laboral (anexo III)

Cuestionario que debe cumplimentarse en caso de que el empleado tenga cualquier tipo de percance relacionado con el tráfico, con objeto de reconocer los riesgos asociados para poder evitarlos en el futuro. Debe rellenarse un cuestionario por cada accidente. El Informe de investigación del accidente que se elabora conforme el documento PPRL-004 (del Plan de Prevención de Riesgos Laborales), en los casos de accidentes laborales de tráfico se completará con la información de este cuestionario.

Con independencia de lo anterior, los empleados que estimen que se está produciendo un riesgo relacionado con el tráfico, deberán comunicarlo bien a través del sistema previsto en el procedimiento de comunicación de riesgos PPRL-006 o, mediante el enlace de “comunicaciones y sugerencias” de la página web de la Oficina de Prevención <http://www.usal.es/webusal/node/3705>

Principales factores de riesgo del tráfico:

El riesgo de sufrir un accidente en los desplazamientos de trabajo es la confluencia de varios elementos, los tres con mayor influencia son: el factor humano, el factor vía/entorno, el factor vehículo.

Riesgos relacionados con el factor humano: Edad, uso del cinturón y del casco, la velocidad, las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga, sueño, estrés, alcohol, medicamentos, etc.

Riesgos relacionados con el factor vehículo: Posición al volante, seguridad activa (ABS, ESP – control de estabilidad-, neumáticos, iluminación, triángulo de emergencias, chaleco reflectante ...), seguridad pasiva (cinturón de seguridad, reposacabezas, airbag, casco en vehículos de dos ruedas...), mantenimiento, etc.

Riesgos relacionados con factor vía y entorno: Intensidad de tráfico, elección adecuada de la ruta, condiciones climatológicas, estado de la/s vía/s, etc.

Analizar la movilidad

Para abordar seguridad vial en la Universidad es necesario disponer de datos e información sobre la movilidad (resultado de la encuesta) de los trabajadores, ya sea por motivos de trabajo, como por los desplazamientos al ir o volver al trabajo. Analizar la movilidad de los trabajadores permitirá a la Universidad conocer la exposición al riesgo que tienen en función de los medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos, el riesgo de accidentes laborales de tráfico se incrementa con el número de kilómetros recorrido y el modo de transporte empleado (a pie, motocicleta, turismo, transporte público...), o conductas que pueden afectar a la capacidad de conducción como por ejemplo el consumo de alcohol, algunas enfermedades o la ingesta de determinados medicamentos.

Analizar los accidentes

Sistematizar la recogida de información sobre los accidentes laborales viales, su gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos relativos tanto a los en misión como in itinere, permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones. Así mismo se tendrá especialmente en cuenta el informe de investigación del accidente.

Asignación del nivel de riesgo de cada colectivo:

Una vez realizado el diagnóstico de la situación de la empresa, la herramienta básica en torno a la que ha de definirse la política de prevención en seguridad vial laboral parte de la asignación de un nivel de riesgo a cada uno de los problemas detectados durante la etapa de análisis.

Si bien, dadas las características en las que se desarrolla esta actividad, la metodología será específica y distinta a la general utilizada para evaluar el común de los puestos de trabajo. Se han de tener en cuenta las diferencias entre los accidentes “in itinere” y los accidentes en misión, ya que para la Universidad cada uno presenta una casuística diferenciada. Es por ello que la evaluación de riesgos debe realizarse por personal cualificado y ser adecuada a las características de cada empresa.

El primer paso de esta etapa consiste en la asignación del nivel de exposición al riesgo de cada uno de los colectivos de la empresa. En la mayoría de los casos será el conductor, pero también podrían verse dañados los pasajeros, otros usuarios de la vía pública y/o peatones.

Se trata de valorar el riesgo de accidente de tráfico producido por las propias conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores (media de kilómetros recorridos, uso de cinturón, móvil, desplazamientos in itinere, desplazamientos en misión, etc.). Es decir, la suma de la información de la encuesta a los trabajadores, la propia información de la Universidad y la del entorno.

El método para la asignación de riesgos que se propone inicialmente es el que recomienda el INSHT en el documento “Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica”:

- 1) Se parte de los colectivos de la empresa identificados.
- 2) Para cada una de las conductas de conducción de los trabajadores de ese colectivo, identificadas a través de los cuestionarios y la información de la empresa, se define un nivel de exposición a que ocurra un accidente (bajo, medio o alto riesgo).
- 3) Para cada uno de los elementos del entorno y la empresa que afectan al colectivo que se está estudiando, se asignará un nivel de riesgo de suceso de accidente motivado por esa causa (bajo, medio o alto riesgo).
- 4) A continuación, se realiza la media de exposición al riesgo de ese colectivo, tanto la derivada de las conductas y condiciones reales de conducción del trabajador, como las derivadas de la empresa y su entorno.
- 5) El resultado es un nivel de exposición al riesgo medio ante accidentes laborales de tráfico para ese colectivo.

Seleccionar, en su caso, colectivos prioritarios:

En este paso, debe asignarse una prioridad a cada uno de los colectivos identificados y de los que ahora se conoce su nivel medio de exposición al riesgo. Tenemos que tener en cuenta que la Universidad dispone de recursos limitados, tanto económicos como técnicos y humanos, por lo tanto, el enfoque que se propone el INSHT para estos casos, es un enfoque de “colectivos prioritarios”. Esto es, a partir del nivel medio de exposición al riesgo de cada uno, seleccionar cuál o cuáles de ellos son los que, al implementar medidas de seguridad vial en la empresa sobre ellos, generen un mayor impacto y unos resultados más eficientes con los recursos de los que se dispone.

8.- MEDIDAS DE PREVENCIÓN

El diseño y las medidas a implementar, exige la aplicación de dos enfoques claramente diferenciados según se trate de accidentes “in itinere” o accidentes en misión, ya que, el margen de actuación con el que cuenta la Universidad a la hora de actuar sobre estos accidentes es muy diferente. Es evidente que el accidente in itinere no guarda relación con las condiciones de trabajo, y el empresario no puede establecer medidas preventivas frente a él, salvo actuaciones de información y formación.

8.1 Definir los objetivos a alcanzar

La determinación del conjunto de acciones que impulsen la acción de los responsables y motiven el compromiso de las personas que se verán afectadas por las medidas a adoptar (en el apartado 9 se propone una lista no exhaustiva de posibles acciones). La Universidad deberá valorar su aplicabilidad en función de la tipología de riesgos que afecten a los colectivos prioritarios seleccionados y al riesgo de que sufran accidentes en misión o accidentes “in itinere”, teniendo en cuenta los recursos con los que cuenta.



Con respecto a los objetivos, aunque realizables, deben ser lo suficientemente ambiciosos para que promuevan el esfuerzo para su consecución. Así, pueden fijarse objetivos dirigidos a conseguir resultados cuantitativos, como por ejemplo, reducir en un 25% las bajas por accidentes laborales de tráfico.

También pueden ser interesantes para la organización objetivos de tipo cualitativo, como por ejemplo, conseguir que los trabajadores se comporten de manera segura durante la conducción.

Estas metas u objetivos, deberán disponer de indicadores que permitan medir su consecución y establecer el periodo de tiempo que la organización estima necesario para conseguirlos.

8.2 Formación e información

La Universidad se compromete a elaborar materiales informativos, en papel o formato electrónico que facilite la transmisión de mensajes de prevención de riesgos a sus empleados.

Así mismo, deberá realizar una formación en seguridad vial basada en la prevención de los factores de riesgo del tráfico en el entorno laboral (a distancia o presencial), con el objetivo de mejorar los conocimientos y actitudes frente al tráfico de todos los empleados.

Se trata de guiar a los empleados hacia las conductas viales seguras, basándose en conceptos básicos como:

- Percepción y sensibilización del problema de los accidentes de tráfico.
- Conceptos de conducción segura.
- Factor humano. El conductor
- Factor vía.
- Los dispositivos de seguridad en el automóvil.
- Otros...

8.3 Recomendaciones para prevenir el accidente “in itinere” y en misión

8.2.1. Consejos para cuando se desplace el trabajador en vehículo-automóvil:

- a. Respetar en todo momento el Código de Circulación Vial.
- b. Respetar la señalización (semáforos, señalización horizontal, vertical, policía, etc.).
- c. Disminuir la velocidad en los cruces, aunque le corresponda el paso.
- d. Utilizar siempre los intermitentes. Señalizar con anterioridad cualquier maniobra o cambio de dirección.
- e. No conducir cansado o con sueño.
- f. Revisar el vehículo periódicamente.
- g. No consumir bebidas alcohólicas antes de conducir.
- h. Respetar los límites de velocidad.
- i. Adelantar siempre por la izquierda. Circular por el carril de la derecha.
- j. Respetar a los peatones. Darles la prioridad al cruzar.
- k. Vigilar continuamente la calle o camino: hacia delante, a los lados o por los espejos.



- l. Mirar antes de dar marcha atrás y al salir de un estacionamiento.
- m. Poner siempre el freno de mano en las pendientes.
- n. Al conducir con lluvia, reducir obligatoriamente la velocidad.
- o. Utilizar siempre el cinturón de seguridad.
- p. Mantener la distancia de seguridad siempre, y adecuarla a las condiciones meteorológicas y de la calzada.

8.2.2. Consejos para desplazarse a pie:

- a. Caminar siempre por las aceras, evitando los atajos en malas condiciones.
- b. Al cruzar las calles se deberá evitar hacerlo de forma distraída y siempre por los pasos señalizados.
- c. Respete la circulación (semáforos, policía, etc.).
- d. Si circula por carretera, se debe caminar siempre por el arcén izquierdo, en sentido contrario a la circulación de vehículos.
- e. Si se circula de noche, debe ser visible a los vehículos, para ello use ropa reflectante y/o linterna.

8.2.3. Consejos para circular en bicicleta:

- a. Circula siempre con casco homologado
- b. Si existe carril bici, circule siempre por él.
- c. Se debe circular siempre por el lado derecho, en el sentido de la marcha, lo más pegado posible al arcén o a las aceras.
- d. Por la noche es obligatorio el uso de una luz amarilla o blanca en la parte delantera y una roja o reflectante en la trasera.
- e. Debe indicar con antelación cualquier maniobra o cambio de dirección.
- f. Debe respetar la señalización (semáforos, policía, etc.)
- g. Usa prendas con elementos reflectantes, sobre todo de noche o con poca visibilidad y, si utilizas pantalón largo, emplea algún dispositivo para que no se enganche la cadena
- h. Realizar un buen mantenimiento de la bicicleta, prestando especial atención a las ruedas, frenos y luces.

8.2.4. Consejos para circular en motocicleta:

- a. El uso del casco es obligatorio. Una ropa adecuada y resistente es aconsejable.
- b. El mantenimiento del vehículo es indispensable para unos niveles óptimos de seguridad.
- c. No se debe serpentear entre el tráfico.
- d. La motocicleta es un vehículo más pequeño y mucho más frágil que el automóvil, por lo que el conductor de la motocicleta debe estar alerta ante cambios repentinos del tráfico.

9.- PROPUESTAS Y ESTRATEGIAS PARA UNA MOVILIDAD MÁS SOTENIBLE Y SEGURA

9.1 Propuestas y líneas estratégicas

A partir del análisis de los principales riesgos que afectan a la seguridad vial laboral y el enfoque sistémico en el que se viene trabajando en las políticas de seguridad vial, se plantea el desarrollo de propuestas y líneas estratégicas para la mejora de la movilidad sostenible y la seguridad vial, entre ellas podemos citar:

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

El nivel de respuesta del conductor varía en función de sus habilidades y capacidades, del conocimiento de la normativa y seguridad vial, así como de su estado psicofísico. Es por ello, por lo que las acciones encaminadas a prevenir los factores de riesgo derivados de este factor humano, se extienden al trabajador y a la empresa, siendo unas específicas para el trabajador y otras a adoptar por la empresa.

No obstante, la concienciación del conductor es la mayor aportación a la disminución de los accidentes.

b) Acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la sensibilización

Se trata de acciones dirigidas a concienciar a los trabajadores de la empresa sobre los principales factores de riesgo que influyen directamente en la conducción, con el objetivo de mitigar el riesgo que suponen factores como la fatiga, el sueño, las distracciones, el alcohol y las drogas, etc.; el estado de salud de los trabajadores y cómo puede afectar a su capacidad de conducción las enfermedades, las patologías físicas o el consumo de medicamentos; y finalmente, aspectos psicosociales del trabajador (estrés, depresión y agresividad, conocimientos, destrezas y capacidades de conducción entre otras).

Así mismo, deberá intensificarse la promoción del transporte público frente a las autoridades municipales con propuesta, en su caso de mejoras de los servicios y rutas, así como la obtención de descuentos en el transporte público a la comunidad universitaria.

c) Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo.

El vehículo no suele intervenir como causa directa, pero sí influye asociado a los demás factores como elemento que puede incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta. Se debe considerar al vehículo como una herramienta más de trabajo, en particular si se desplaza habitualmente con él durante la jornada. Para ello, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes ejecutadas por el conductor, y sobre todo muy especialmente, sus mecanismos y órganos básicos de seguridad. Es necesario llevar un control exhaustivo y un mantenimiento adecuado de los elementos principales del vehículo. El vehículo tiene distintos componentes diseñados para aportar seguridad en la conducción, no obstante pueden llegar a ser inoperantes si no se utilizan adecuadamente.

d) Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno.

Es complejo realizar acciones para incidir en este factor, ya que no se puede influir sobre aspectos externos a la propia conducción. Por tanto la Universidad ha de incidir, sobre todo, en los ámbitos formativos e informativos y el trabajador, por su parte, ser consciente de los riesgos que puede sufrir.

Conducir ante situaciones adversas nos exige variar nuestro modo de conducción y readaptarlo a las nuevas circunstancias. Las reacciones del vehículo serán distintas y el trabajador debe ser consciente de ello. El trabajador debe estar atento a las circunstancias y condiciones que tiene en el espacio que le rodea, de ese modo podrá anticipar lo que pueda ocurrir a su alrededor y tomar la decisión más adecuada, maniobrando en consecuencia.

La conducción en condiciones climatológicas adversas, presenta una serie de dificultades muy importantes: pérdida de adherencia, aumento de la distancia de frenada, falta de visibilidad, etc. En cuanto a las actuaciones sobre la vía (y otras infraestructuras), las posibilidades de la empresa a la hora de actuar son más reducidas, centrándose principalmente en medidas



orientadas a la coordinación con las autoridades competentes (por ejemplo a la hora de realizar modificaciones o mantenimientos sobre las vías) o medidas de aplicación únicamente sobre aquellas infraestructuras de las que la propia Universidad es responsable (el aparcamiento, vías y accesos dentro de los propios campus, etc.) .

e) Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos.

En este caso se debe ir más allá de la puesta en marcha de acciones de formación y sensibilización, proponiendo modificaciones sobre la organización del trabajo, impulsando la mejora de vías ante las autoridades municipales o realizando inversiones en nuestros campus Todo ello para la mejora de la seguridad vial de los empleados.

Posibles acciones sobre los campus de la USAL: mejora de los desplazamientos, accesibilidad y seguridad de la red peatonal y vial en los campus, mejorar la red ciclista en los campus e impulsarla frente a las autoridades municipales, incrementar la seguridad de los campus mediante la vigilancia y control de la velocidad, señalización y estacionamiento incorrecto, etc.

9.2 Promoción de la movilidad sostenible y segura

Por otro lado, la sociedad demanda cada vez más un cambio del modelo de movilidad, requiriendo modos alternativos al uso abusivo del vehículo privado motorizado. Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por motivos laborales –el ir y venir del lugar trabajo–, es uno de los principales motivos por el que nos desplazamos y que es en este tipo de viajes cuando más se utiliza el coche, es evidente que uno de los objetivos prioritarios para alcanzar el cambio de modelo debe ser promover la movilidad sostenible y segura en los desplazamientos para acudir al trabajo.

El usuario habitual del coche no acostumbra a realizar un análisis sobre la conveniencia de esta opción sobre otras, sino que lo utiliza “por comodidad” o “por costumbre” sin que llegue a percibir su verdadero coste y lo que implica en términos de calidad de vida.

Se desarrollan a continuación algunos modos más positivos de desplazamiento al trabajo así como posibles medidas que pueden ser implantadas en la Universidad para impulsar su conocimiento y fomentar su uso:

a) A Pie

Caminar es una opción real para desplazarse al trabajo, válida para aquellos empleados que trabajan cerca de su domicilio.

Datos a considerar:

- Los desplazamientos al trabajo de una distancia inferior a 2 Km. pueden hacerse cómodamente andando, ya que a ritmo normal esta distancia se recorre en unos 20 minutos.
- La Organización Mundial de la Salud estima que, en términos generales, el sedentarismo es responsable de 1,9 millones de muertes prematuras al año.
- 30 minutos de ejercicio de intensidad moderada (caminar, pedalear, subir escaleras) cinco días por semana, serían suficientes para combatir los riesgos asociados al sedentarismo.

b) Bicicleta

En un radio aproximado de 7 km. la bicicleta se está convirtiendo cada vez más en un medio de transporte alternativo para ir al trabajo, ya que resulta una buena forma de evitar los atascos y los problemas de aparcamiento y, además, es respetuosa con el medio ambiente y muy barata.

Los beneficios para la salud del ejercicio moderado son indudables y, al igual que en el caso de los trayectos a pie, los viajes al trabajo en bicicleta son otra forma de introducir el ejercicio en la vida diaria. La bicicleta no contamina, no implica gastos de combustible, es agradable y, por encima de todo, se trata de un medio de transporte real y factible en muchos casos.

La Universidad de Salamanca ha implantado un Servicio de préstamo de bicicletas “USALaBici” (de momento solo en Salamanca) dirigido a toda la Comunidad Universitaria, y que forma parte de las diferentes iniciativas que la Universidad lleva a cabo en torno a la gestión sostenible de la movilidad. Visita la página web de la Oficina Verde <http://calidadambiental.usal.es/web/usalabici>. USALaBici está situada en Colegio Mayor Oviedo (Campus Unamuno) y abren de lunes a viernes de 13:00 h. a 14:30 h., teléfono 923 294 500 (ext. 4539) y su correo electrónico es usalabici@usal.es

Ayuntamiento de Salamanca: Programa “Salenbici” del Servicio de préstamos del Ayuntamiento de Salamanca. Puedes informarte en la web <http://www.salamancasalenbici.com/> y en la oficina de atención al usuario C/Íscar Peyra 24, 5ª planta Tel: 923 279 137. De 9:00 h a 14:00 h. En la USAL tiene tres bases: Campus Unamuno (rotonda de medicina), Campus Histórico (Edificio Ciencias-Químicas) y Campus Ciudad Jardín (Fac.BB.AA. y Psicología).

Ayuntamiento de Zamora: Programa “Zamora te presta la bici” del Servicio de préstamos del Ayuntamiento de Zamora. Puedes informarte en la web <http://www.zamorateprestalabici.es/> y en la oficina de atención al usuario c/ Obispo Acuña s/n (Ciudad Deportiva Municipal), teléfono 648271460.

Ayuntamiento de Ávila: Programa “Ávila te presta la bici” del Servicio de préstamo del Ayuntamiento de Ávila, puedes informarte en la web del Ayuntamiento <http://www.avila.es/>.

c) Transporte público

La Universidad deberá fomentar especialmente el uso del transporte público entre los empleados para sus desplazamientos al centro de trabajo.

Los diferentes estudios comparativos suelen valorar positivamente la cuota de uso del transporte público en la distribución modal general de las principales ciudades en España. No obstante, actualmente sigue existiendo tanto la necesidad como la oportunidad de incrementar su uso.

d) Motocicleta

Estos vehículos se han convertido en uno de los medios de transporte más utilizados, sobre todo en las ciudades, donde se mueven con más facilidad y rapidez que los automóviles. Además, el consumo con respecto a un coche es inferior, por lo que generan menos emisiones.

Sin embargo los usuarios de motocicletas son un colectivo de riesgo en términos de accidentabilidad.

e) Coche compartido (Carpooling)

El viaje compartido en coche consiste en coordinar e incentivar a los empleados que tengan su lugar de residencia próximo entre sí, para que se pongan de acuerdo y acudan juntos al trabajo empleando el automóvil de uno de ellos.

Como principales beneficios del viaje compartido cabe citar:

- Reducción del número de turismos en circulación y zona de aparcamiento.
- Reducción del coste global de transporte, al repartir gastos.
- Disminución del estrés, al poder turnarse los ocupantes para conducir.
- Reducción del coste de plaza de aparcamiento.
- Reducción de accidentes in itinere, según estudios hasta un 30% menos.

Esta medida es apropiada para empresas situadas en áreas con problema de aparcamiento y/o con un elevado número de empleados o parques empresariales y tecnológicos donde la mayoría de los empleados disponen de vehículo propio.

f) Fomento del uso racional del vehículo privado motorizado

La forma de conducir incide notablemente en el gasto energético y la calidad del aire. Según el Instituto de Diversificación y Ahorro de Energía (IDEA), los conductores formados con técnicas de conducción eficiente desarrollan un tipo de conducción que permite conseguir un ahorro medio de carburante y de emisiones de CO₂ del 15% aproximadamente.

10.- EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

El plan de movilidad es un proceso dinámico que debe crecer y desarrollarse a lo largo del tiempo para su mejora continua, lo cual sólo es posible si se puede “medir”, por ello y, en la medida de lo posible, el impacto de las estrategias y medidas tiene que ser verificado de manera sistemática.

10.1 Evaluación

La evaluación consistirá en comparar los valores de los indicadores en cada momento respecto a los que había al inicio del Plan. Los resultados del plan serán positivos si, comparando con la situación previa con la resultante tras la implementación de las medidas, los indicadores muestran que los objetivos que se pretendían con el Plan se han conseguido. Por ejemplo, si se ha reducido el porcentaje de accidentes laborales de tráfico, si se ha incrementado la conducción segura y eficiente, o la reducción de la edad media del parque de vehículos de empresa, etc.

Si el objetivo se ha alcanzado, el Plan no necesita mejorar, al menos en ese aspecto; por el contrario, si los logros son claramente inferiores a las expectativas, habrá que corregir el Plan de acción.

10.1 Seguimiento

El seguimiento sirve para evaluar cómo ha cambiado la situación tras la introducción del Plan y, en definitiva, hasta qué punto se han conseguido los objetivos deseados.

El sistema de seguimiento comienza, en realidad, al mismo tiempo que el Plan, cuando se fijan los objetivos.

11.- BIBLIOGRAFÍA

- Ley de prevención de riesgos laborales.
- Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la USAL.
- Plan tipo de seguridad vial en la empresa.-Guía metodológica (INSHT – DGT)
- Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas.-Ministerio de Trabajo y S.S.
- Guía de movilidad sostenible para la empresa responsable.-Iberdrola.
- Guía para la prevención de los accidentes de tráfico.-Comunidad de Madrid.
- Guía de movilidad sostenible y PRL de tráfico para empresas.-C.A.Castilla-La Mancha.
- Guía para la elaboración e implantación de PTT.-Ministerios de Fomento, de Medioambiente y Consorcio Transportes de Madrid.
- Plan de movilidad vial de la empresa.-Grupo Arasti Baca.

12.- CONCLUSIONES

El presente documento no deja de ser una primera aproximación al tema de la “movilidad y seguridad vial”, con el objetivo, desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales, de reducir los accidentes de trabajo “in itinere” y “en misión”.

Así mismo, pretende contribuir al cambio modal hacia la movilidad sostenible, en el sentido de que los empleados de la USAL adquieran nuevas pautas de movilidad basadas en una mayor utilización del transporte público en clave intermodal, y en una mayor predisposición a desplazarse saludablemente caminando o en bicicleta, en la medida en que la propia ciudad se vaya adaptando para facilitar estas opciones.

Se trata de un documento vivo, que **DEBE SER ACTUALIZADO** de acuerdo a los resultados de la encuesta, de acuerdo con los problemas que vayan surgiendo en la USAL, y de acuerdo a nuevas soluciones que se vayan implantando en materia de movilidad vial.

En este sentido, desde el Equipo de Gobierno de la Universidad de Salamanca, se quiere concienciar sobre una cultura que fomente una movilidad más sostenible en beneficio de la comunidad universitaria y de la propia sociedad.

ANEXOS:

- Anexo I: Cuestionario para diagnóstico de situación de la USAL, prevención de riesgos de tráfico “in itinere” y en misión: Cuestionario para los empleados.
- Anexo II: Cuestionario para situación de la Universidad: cuestionario para la empresa.
- Anexo III: Cuestionario a cumplimentar por el empleado en caso de accidente de tráfico laboral.



ANEXO I			
Cuestionario para diagnóstico de situación de la USAL, prevención de riesgos de tráfico “in itinere” y en misión: Cuestionario para los empleados (marcar una X)			
Sexo	Femenino		Masculino
Edad	18-25 años		26-40 años
	40-50 años		51 años o más
Indica el código postal de tu residencia habitual			
Horarios de trabajo (si duda indique el más similar)	De mañana		De tarde
	De mañana y tarde		Jornada continuada a turnos
	Jornada continuada a turnos		
Colectivo al que pertenece	PAS		PDI
Campus donde se ubica su centro, facultad, o servicio (si trabaja en varios, señale los que correspondan)	Miguel de Unamuno		Histórico
	Canalejas		Ciudad jardín
	Zamora		Ávila
	Villamayor		Béjar
Experiencia en la conducción:	0-5 años		6-15 años
	16-25 años		26 años o más
Accidentes in itinere ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico al ir o volver del trabajo? (indicar cuantos)			
Accidentes en misión ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico durante la jornada laboral? (indicar cuantos)			
Incidente ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tráfico produciéndose daños materiales pero no personales? (indicar cuantos)			
Medio de desplazamiento habitual para ir y volver del trabajo (trayecto):	Caminando		Transporte público
	Bicicleta		Moto
	Coche (solo conductor)		Coche (más personas)
Tiempo medio diario que utiliza para desplazarse entre su domicilio y lugar de trabajo (trayecto ida)	Menos de 15 min.		Entre 16~30 min.
	Entre 31~45 min		Más de 45 min.
Número de Km. (aproximados) para desplazarse entre su su domicilio y lugar de trabajo (trayecto ida)	0 – 5 Km		6 – 10 Km
	11 – 20 Km.		Más de 20 Km.
Si tiene jornada de mañana y de tarde, ¿regresa a casa para comer?	Si		No
¿Con que frecuencia realiza habitualmente desplazamientos en jornada de trabajo (en misión) con vehículo (Ej. entre centros para dar clase).	Ninguna		A diario
	Varias veces al mes		Varias veces al año
¿Conduce su propio vehículo para los desplazamientos en misión?	Si		No
¿Sus desplazamientos en misión son, en general, planificados por?	Vd. mismo		La empresa



Principales factores de riesgo con los que me encuentro en trayecto de ida y vuelta al domicilio y en jornada laboral (indique todos los que considere adecuados, en su caso)	Intensidad de tráfico		Otros conductores	
	Condiciones climatológicas		Tipo de vehículo o sus características	
	Organización del trabajo (agenda, reuniones, etc)		Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)	
	El estado del vehículo		Su propia conducción	
	Uso de móvil o navegador		Distracciones	
	Falta de formación e inform. en seguridad vial		Estado de la infraestructura / vía	
	Otros (describir)			
Concrete el riesgo que percibe: (describir)				
En sus desplazamientos utiliza cinturón de seguridad, casco y otros elementos de seguridad	Si		No	
Indique la medida/s que piensa puede facilitar y hacer más seguros sus desplazamientos:	Teletrabajo		Flexibilidad horaria	
	Ayudas al uso de transporte público		Formación en seguridad vial	
	Otros (describir):			
Si utiliza vehículo privado ¿Cuál es la principal razón?	No tengo otra opción		No me he planteado venir de otra manera	
	Porque hago de taxista (llevo a los niños al cole)		Considero que es la mejor opción	
¿Existe línea de autobús que le deje cerca de su trabajo?	Si		No	

Total: 22 preguntas

ANEXO II				
Cuestionario para diagnóstico de situación de la Universidad: cuestionario para la empresa (marcar una X)				
¿Considera la Universidad el tráfico como un riesgo de salud laboral?	Si		No	
¿Cuenta la Universidad con una política de seguridad vial en el entorno laboral?	Si		No	
¿Ha explicado en la política de empresa la aspiración de prevenir accidentes de tráfico en la medida de lo posible? ¿se ha comunicado a los empleados?	Si		No	
¿Cómo se procura que los empleados tengan la cualificación y el estado de salud necesario para conducir en el trabajo de un modo seguro?				
¿Se realiza algún tipo de control de los factores sanitarios que influyen en la seguridad vial a través del servicio médico de la empresa?	Si		No	
La Universidad como empresario, ¿Qué medidas adopta para que sus empleados tengan los conocimientos, la motivación, la información y la formación necesarios para seguir la política de seguridad vial en el entorno laboral?				
¿Dispone la Universidad de una política sobre alcohol y drogas?	Sí		No	
¿Qué nivel de seguridad exige la Universidad a la hora de comprar vehículos para su flota de empresa?				
✓ Prueba de choque básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas				
✓ Requisitos de tara mínima aceptable				
✓ Cinturón de seguridad homologado				
✓ Indicador de uso del cinturón de seguridad				
✓ Reposacabezas en todos los asientos				
✓ Airbag tanto en asiento del conductor como en el del acompañante (en vehículos de carga)				
✓ Airbag adelante y laterales en vehículos turismo				
✓ Frenos ABS				
✓ Sistema antideslizamiento				
✓ Sistema anti rotación en frenada de emergencia				
✓ Aire acondicionado				
✓ Equipo de manos libres para teléfono móvil				
✓ Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia				
✓ Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, etc.				
¿Somete a los vehículos a las reparaciones necesarias para mantenerlos en buenas condiciones de seguridad vial según la normativa y legislación vigente?	Siempre		Rara vez	
	Casi siempre		Nunca	
	si la respuesta no ha sido "siempre", explique por qué			
¿Existen procedimientos rutinarios para la confección de informes de accidentes?	Si		No	
¿Considera que todos sus empleados informan de todos los incidentes que tienen lugar en la Universidad?	Si		No	
Si la respuesta es "NO", ¿qué piensa hacer para detectar todos los amagos de accidente?				
¿Reciben información los empleados sobre qué medidas piensa adoptar o ha adoptado como consecuencia de sus informes de incidentes?	Si		No	

ANEXO III				
Cuestionario a cumplimentar por el empleado en caso de accidente de tráfico laboral				
Fecha del accidente				
Momento del accidente	En trayecto ida o regreso al puesto de trabajo (in itinere)		En jornada laboral (en misión)	
Implicado como	Conductor		Viajero	
Consecuencias del accidente	Daños materiales			
	Heridas corporales, sin baja			
	Heridas corporales, con baja ¿días de baja?			
Localización del accidente	Localidad			
	Vía /Plaza/ calle			
	Punto kilométrico			
Vehículo en el que iba	Particular		Empresa	
Tipo de vehículo	Turismo		Furgoneta	
	Otros (describir)			
¿Ha estado implicado en otros accidentes de tráfico con relación laboral durante los 3 años anteriores a este accidente?	Si		No	
			Si la respuesta ha sido "SI" indique número de veces	
Causas que a su juicio motivaron el accidente (indique todos los que considere adecuados, en su caso):				
✓	<i>Intensidad de tráfico</i>			
✓	<i>Condiciones climatológicas</i>			
✓	<i>Tipo de vehículo y sus características</i>			
✓	<i>Estado del vehículo</i>			
✓	<i>Organización del trabajo (agenda, reuniones, etc)</i>			
✓	<i>Su propia conducción</i>			
✓	<i>Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc)</i>			
✓	<i>Otros conductores</i>			
✓	<i>Estado de la infraestructura o vía</i>			
✓	<i>Falta de información o formación en seguridad vial</i>			
✓	...			
✓	...			
Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:				
Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente				
Propuesta de medida/s correctiva aplicable (a rellenar por la Oficina de Prevención de Riesgos Laborales)				