

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ DE ELCHE
ESCUELA MEDICINA DEL TRABAJO

**MÁSTER PREVENCIÓN RIESGOS
LABORALES**



PLAN DE SEGURIDAD VIAL **EMPRESA: ECISA, CIA. GENERAL DE** **CONSTRUCCIONES, S.A**

DIRECTOR DEL PROYECTO: MARCELIANO COQUILLAT MORA

AUTOR DEL PROYECTO: MARIA ANTONIA JAREÑO MARTINEZ

SEPTIEMBRE 2019



INFORME DEL DIRECTOR DEL TRABAJO FIN MASTER DEL MASTER UNIVERSITARIO EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

D./D^a. Marceliano Coquillat Mora, Tutor/a del Trabajo Fin de Máster, titulado '*Plan De Seguridad Vial Empresa: ECISA, CIA. GENERAL DE CONSTRUCCIONES, S.A*' y realizado por el estudiante María Antonia Jareño Martínez.

Hace constar que el TFM ha sido realizado bajo mi supervisión y reúne los requisitos para ser evaluado.

Fecha de la autorización: 12/07/2019

Fdo.: Marceliano Coquillat Mora
Tutor/a TFM



RESUMEN

El presente Trabajo Fin de Máster en la Especialidad de Seguridad en el Trabajo es el desarrollo de un Plan de Seguridad Vial para la empresa ECISA CIA General de Construcciones, S.A, como parte de la planificación preventiva para el año 2019-2010, para ello se ha seguido la metodología establecida en el Guía: Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa, publicada por la DGT e INSHT.

El Plan de Seguridad Vial, consta de cinco fases principales, un diagnóstico de la situación real de la empresa, mediante el análisis de varios aspectos, como la movilidad, los accidentes, condiciones reales de la conducción, y la gestión de los desplazamientos, una evaluación de los riesgos reales, la definición de los objetivos alcanzar por la empresa, la elección de las acciones a establecer para intentar conseguir dichos objetivos, la planificación de las actividades a desarrollar para la implantación de las acciones, y el seguimiento y evaluación de la implantación del Plan de Seguridad Vial, mediante indicadores con los que ECISA, analizará la satisfacción de los resultados y la necesidad de implantar nuevas medidas correctivas.

Para el éxito en el desarrollo e implantación del Plan de Seguridad Vial, será necesaria la colaboración e implicación de todos los trabajadores de la empresa.

PALABRAS CLAVE

ECISA; ACCIDENTE LABORAL TRÁFICO; DESPLAZAMIENTO IN MISIÓN;
DESPLAZAMIENTO ITINERE; SEGURIDAD VIAL.

INDICE

1. JUSTIFICACIÓN	5
2. INTRODUCCIÓN.....	7
3. OBJETIVOS.....	12
4. ELABORACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL	13
4.0 METODOLOGÍA	13
4.1 FASE PRELIMINAR.....	16
4.1.1 IMPLICACIÓN A LA DIRECCIÓN Y AGENTES PARTICIPANTES.....	16
4.1.2 RESPONSABLES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL	18
4.1.3 MOVILIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN.....	18
4.2 DIAGNOSTICO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.....	19
4.2.1 DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA	19
4.2.2 ANÁLISIS DE MOVILIDAD DE LA EMPRESA.....	22
4.2.3 ANÁLISIS DE ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA	26
4.2.4 ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES REALES DE LA CONDUCCIÓN.....	28
4.2.5 ANÁLISIS DE LA GESTION DE LOS DESPLAZAMIENTOS	30
4.3 EVALUACIÓN DE RIESGOS.....	32
4.4 PLAN DE SEGURIDAD.....	69
4.4.1 OBJETIVOS ALCANZAR.....	69
4.4.2 ACCIONES A PLANTEAR.....	69
4.4.3 APOYOS A LA EMPRESA.....	71
4.5 IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL	72
4.5.1 ACTIVIDADES A DESARROLLAR	72
4.5.2 COMUNICACIÓN A LA ORGANIZACIÓN.....	81
4.5.3 ADECUACIÓN, EN SU CASO, DE INSTALACIONES Y EQUIPOS.....	81
4.5.4 ESTABLECIMIENTO DE LOS PROCESOS PARA LA GESTIÓN DEL PLAN.....	82
4.5.5 ADAPTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN A LOS CAMBIOS.	82
4.6 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.....	83
4.6.1 INDICADORES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL	83
4.6.2 VALORES DE LOS INDICADORES	84
4.6.3 ANALIZAR Y EVALUAR EL RESULTADO DE LOS INDICADORES.....	84
4.6.4 MEDIDAS CORRECTIVAS ADOPTAR.....	86

5. CONCLUSIONES GENERALES.....	87
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	93
7. BIBLIOGRAFÍA	94
8. ANEXOS	95
ANEXO I. MODELO DE CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR.	95
ANEXO II: MODELO DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA.....	95



1. JUSTIFICACIÓN

Como conclusión de las enseñanzas oficiales del máster universitario de Prevención de Riesgos Laborales es necesario la elaboración y defensa pública de un trabajo fin de máster, según viene recogido en el Real Decreto 1393/20007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales.

Como justificación de la elección del tema a desarrollar en este trabajo fin de máster que consiste en un Plan de Seguridad Vial de la empresa ECISA CIA General de Construcciones, S.A. en la que actualmente trabajo, perteneciendo al departamento de calidad, medio ambiente y prevención de riesgos laborales, es la necesidad de la empresa sobre la planificación preventiva en materia de seguridad vial.

Por ello dentro de la planificación preventiva desarrollada por el Servicio de Prevención propio de la empresa, aparece como acción preventiva pendiente en el próximo año el desarrollo de un plan de seguridad vial, quedando integrado dentro del Plan de Prevención General.

En términos generales, los accidentes de tráfico representan hoy en día un problema de alto impacto social y económico y son una de las mayores preocupaciones en las sociedades modernas.

La seguridad Vial Laboral en España, según, Informe de accidentes laborales de tráfico 2017 . INSST, durante el 2017, se registraron en España 596.606 accidentes de trabajo con baja. De estos accidentes, 69.108 fueron accidentes de tráfico, siendo por ello denominados accidentes laborales de tráfico (ALT). Suponen un 11,6% del total de accidentes de trabajo

Según fuentes de la DGT 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

Por ello en ECISA actualmente, surge la necesidad de tener en cuenta la seguridad vial dentro de la planificación preventiva, principalmente por dos aspectos, en los últimos años se observa que han ocurrido varios accidentes laborales de tráfico, ya sean %a itinere+o en misión (jornada laboral), con las posibles grandes consecuencias que esto puede implicar a nivel seguridad en los trabajadores y económicos para la empresa.

Por otro lado, debido a la expansión y descentralización que ha sufrido la empresa en los últimos años, pasando de ser una empresa local a una empresa nacional e internacional, han provocado un aumento de los desplazamientos de los trabajadores por motivos de trabajo, bien sea en jornada de trabajo o en los desplazamientos del domicilio al centro de trabajo y viceversa, lo que ha llevado a su vez, aumentar el porcentaje de los accidentes laborales relacionados con el tráfico respecto a la siniestralidad laboral en general.

El Plan de Seguridad Vial planteado seguirá la metodología establecida en la guía metodológica del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSST) para la elaboración de un plan de seguridad vial en la empresa siguiendo las diferentes etapas establecidas en el misma .



2. INTRODUCCIÓN

En el ámbito laboral cada trabajador no sólo está expuesto a sufrir un accidente en su puesto de trabajo, sino que corre el riesgo de sufrir un accidente de trabajo durante el trayecto habitual que se realiza desde el domicilio hasta el centro de trabajo. Por esta razón, es necesario abordar la importancia que la seguridad vial tiene dentro del ámbito laboral de cada trabajador.

Vamos a continuación a detallar los aspectos más importantes de la seguridad vial, con el fin de:

- Conocer la magnitud de los accidentes de tráfico, sus causas y sus consecuencias.
- Contextualizar el accidente como problema de salud para ser consciente de que los siniestros son un grave problema.
- Entender que el factor humano es una de las piezas claves para la prevención de la accidentalidad.
- Generar una visión global que incremente el conocimiento real sobre la accidentalidad y, por tanto, las conductas seguras en el conductor.
- Ofrecer unas recomendaciones básicas dependiendo del tipo de actuación que realice (conductor, motorista, ciclista o viandante).

A continuación, a modo de introducción, se describen algunos conceptos que se tratan a lo largo del documento:

Accidente de tráfico sería: cualquier acontecimiento casual o eventual, tanto de origen mecánico, ambiental, físico o humano, no intencionado, que se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico de vehículos, en el que interviene alguna unidad de tráfico y en el que el vehículo o los vehículos quedan de manera anormal dentro o fuera de la calzada, y en el que, además, se produce la muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas.

Los tipos de accidentes de tráfico son:

Accidente in itinere: es el accidente de tráfico que se produce en el trayecto que realiza el trabajador entre su domicilio y el trabajo y viceversa.

Accidente en misión: es el accidente de tráfico que transcurre durante la jornada laboral, durante la realización de una gestión, la asistencia a una reunión, etc.

Los **factores de riesgo viales** se suelen clasificar en cuatro tipos: los que dependen de la persona que se desplaza o **factores humanos**; los que dependen de las vías por donde se producen los desplazamientos o **factores viales**; los que lo son de las maquinarias que se utilizan para efectuar los desplazamientos o **factores de vehículo**; y los que lo son de las condiciones ambientales que envuelven el desplazamiento o **factores ambientales**.

Sin embargo, no todos estos factores tienen la misma importancia en la causa de los accidentes, ya que a pesar de los fallos técnicos del vehículo y los derivados de factores ambientales, el factor humano es el responsable del 70% ó 90% de los accidentes de tráfico.

EL FACTOR HUMANO

Un adecuado comportamiento por parte del conductor es imprescindible a la hora de evitar accidentes, y es que en la mayoría de ellos, el principal factor que interviene en los siniestros de tráfico es el factor humano. En este sentido, a la hora de ponerse delante del volante, el conductor debe:

- Asegurarse de que se encuentra en condiciones físicas y psíquicas adecuadas para conducir.
- Poseer los conocimientos y habilidades necesarios para conducir un vehículo; es decir, conocer las normas de tráfico, las señales, etc.
- Estar concienciado con el respecto de la normativa de tráfico.

En este sentido, se indican, a continuación, los principales factores de riesgo relacionados al factor humano en el entorno laboral: La Velocidad, El Alcohol, Drogas, Distracciones, Fatiga, El Sueño, Factores Psicológicos, El Estrés y Emociones.

EL FACTOR AMBIENTAL

Llamamos factor ambiental al conjunto de circunstancias que rodean la circulación y que no dependen ni del estado del conductor, ni del estado de los vehículos ni del de las vías, pero que pueden incidir negativamente en el estado de alguno o varios de los factores que ya hemos citado.

A continuación, veremos algunos de dichos factores ajenos: Condiciones Climáticas, La Iluminación, Los incidentes u obstrucciones y La actuación de Agentes de Circulación.

EL FACTOR VEHÍCULO

Una conducción segura comienza por la correcta posición del automovilista en su vehículo, ya que ésta le otorgará una mayor libertad de movimientos, un mayor control del automóvil, retrasará la aparición de cansancio y fatiga -y sus consecuencias negativas, pero sobre todo permitirá al conductor reaccionar rápidamente ante cualquier imprevisto que pueda surgir en la conducción. Además, en caso de colisión, los elementos de seguridad del vehículo podrán proteger convenientemente al conductor y las lesiones serán menores.

A pesar de la significativa evolución de los sistemas de seguridad del automóvil, el conductor no puede bajar la guardia.

Hay que diferenciar entre: seguridad activa y seguridad pasiva.

Seguridad Activa

Los vehículos tienden a ser cada vez más rápidos, pero también más seguros. El objetivo es reducir el número de accidentes en la carretera gracias a un equipamiento específico que confiere estabilidad a los turismos y disminuye el riesgo de colisión. Es lo que se conoce como Seguridad Activa, un término que engloba los dispositivos sobre los que el conductor puede actuar directamente:

- Sistema de frenado: detiene el vehículo y evita el bloqueo de las ruedas (ABS).
- Sistema de dirección: hace girar las ruedas de acuerdo al giro del volante.
- Sistema de suspensión: garantiza la estabilidad durante la conducción.
- Neumáticos: su dibujo es garantía de agarre, incluso en situaciones climatológicas adversas.
- Sistema de iluminación: permite al conductor ver y ser visto.
- Sistema de control de estabilidad: evita el vuelco del vehículo gracias al denominado sistema ESP.

Seguridad Pasiva

Los elementos de seguridad pasiva son los que reducen la gravedad de las lesiones en caso de accidente: Chasis y carrocería, Cinturón de seguridad, Airbags y El apoyacabezas.

EL FACTOR VÍA

Entendemos por vía el soporte físico y su entorno, donde se desarrolla la acción de transitar. Este entorno está configurado por dos grupos de elementos de diferente naturaleza, estables y cambiantes, que afectan al conjunto conductor-vehículo y al que se debe hacer frente adaptando la circulación a dichos elementos.

Se pueden entender por elementos estables, la calzada o la vía, desde su planteamiento hasta su construcción, trazado, número de carriles y tipo de asfalto. El diseño del entorno y sus elementos, también forman parte de este grupo, como son los diferentes tipos de señales, su diseño y localización, sistemas de contención de vehículos (S.C.V.), el mobiliario urbano y la iluminación de la vía. Este grupo de elementos son los que permiten una actuación preventiva más directa, puesto que, a través de la planificación de los itinerarios, pueden ser evitados algunos de los accidentes.

Los elementos cambiantes alteran o modulan el tráfico, produciendo su efecto sobre el tránsito de forma imprevisible y con una incidencia temporal. Dentro de este grupo encontramos, la climatología, (lluvia, viento, hielo o nieve), y las incidencias u obstrucciones temporales del tránsito en la vía, (incidentes o accidentes de otros vehículos). La modulación del tráfico se produce por el control de infracciones, control del tránsito y supervisión del mismo por parte de agentes de policía, señalizaciones provisionales, etc. Algunos de los elementos cambiantes, al no ser predecibles, requieren una mayor formación para los conductores, para poder crear una mayor seguridad activa.

Estos grupos de factores (estables y cambiantes) tienen una incidencia en los accidentes de tránsito del 25% de forma directa o indirecta.

EL FACTOR ORGANIZACIÓN

Son muchos los factores de riesgo de tipo organizativo del trabajo que influyen sobre el nivel de capacidad y de motivación del trabajador para el desarrollo de su puesto de trabajo, tanto cuando está ubicado en su medio de trabajo, como cuando está desplazándose.

Por corresponder más al ámbito especializado de la psicología aplicada, nos limitaremos a comentar sucintamente algunos de dichos factores:

Planificación y programación: Dentro de dicha planificación y programación merece un apartado muy destacado la regulación del calendario laboral; la regulación de los ritmos de trabajo; y la regulación de los turnos de trabajo.

Claridad de funciones, jerarquías y responsabilidades: El trabajador necesita saber el marco de sus obligaciones y responsabilidades en el seno de la empresa y, para ello, cuales son las funciones, tareas y obligaciones (horarios, dedicación, productividad, etc.) que debe desarrollar en su puesto de trabajo; cuales son las líneas de mando y quienes sus responsables, a los que debe formular las consultas, dudas y quejas que se le presenten; así como cuales son las responsabilidades que se derivan de la negligencia u omisión de obligaciones.

Orden, limpieza y señalización: tres aspectos importantes de la vida interna de la empresa que contribuyen a crear un clima adecuado de trabajo.

Condiciones complementarias del trabajo: El trabajador tiene una vida familiar propia, de la que debe sustraerse para acudir a prestar su trabajo, lo que, de entrada, le plantea dos obstáculos: por una parte cubrir aquellos deberes familiares a los que puede verse obligado por muy diferentes causas; y gestionar un transporte al centro de trabajo que le resulte, rápido, cómodo, seguro y económico.



3. OBJETIVOS

El contenido del presente plan tiene como objetivo proporcionar información a la empresa y a sus trabajadores sobre los aspectos relevantes acerca de la seguridad vial laboral, especialmente para reducir o mitigar los riesgos relacionados con los desplazamientos in itinere (casa/trabajo/casa), o en misión (desplazamientos dentro de la jornada laboral).

Siendo el objetivo principal para la empresa intentar reducir de forma continua los índices de siniestralidad hasta conseguir alcanzar y mantener el nivel 0 accidentes.

El éxito para el cumplimiento de este objetivo, radica entre otros, en conseguir una alta motivación para el cambio, por lo que el cambio de actitud de toda la empresa es el objetivo estratégico más importante a conseguir y estará presente en las líneas de actuación que marcará la empresa durante la implantación del siguiente plan de seguridad vial.

Por tanto, el Plan de seguridad vial servirá de herramienta a la empresa para disminuir la incidencia que el traslado al lugar de trabajo o los desplazamientos que se deben hacer en el desarrollo de las actividades genera en la salud de sus trabajadores, entendiendo ésta como el estado de bienestar físico, mental y social completo y no meramente la ausencia de daño o enfermedad.

Además del objetivo principal, ECISA, establece como objetivos específicos, fomentar entre sus trabajadores, una conducción más segura y más sostenible, impartiendo campañas de sensibilización y formación específica al respecto. Pues como hemos comentado en la introducción uno de los riesgos claves en los accidentes laborales de tráfico, es el factor humano, el más imprevisible y difícil de controlar, y es importantísimo concienciar a los trabajadores de la importancia de la seguridad vial.

4. ELABORACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

4.0 METODOLOGÍA

Desde el grupo de trabajo responsable de la elaboración del Plan de Seguridad Vial, con el asesoramiento por parte del Tutor asignado, se decide utilizar la Guía Metodológica: Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa, editada por la Dirección General de Tráfico, DGT, en 2011, y publicada en la página web del INSST y en la DGT.

Esta guía metodológica dispone de cinco etapas más una fase preliminar, con los siguientes pasos:



Fase Preliminar:

- Implicar a la dirección y agentes participantes: Es fundamental para el éxito de un plan de seguridad vial en la empresa

- Asignar a los responsables del plan: Necesario la designación de un grupo de trabajo responsable de la elaboración y la implementación, con la ayuda de la dirección, del plan en la empresa.
- Movilizar la organización: Para que el plan genere resultados satisfactorios es clave la participación de todos los trabajadores de la empresa, por ello, el responsable del plan deberá de informar a toda la empresa de la existencia del plan de seguridad vial, informar del objetivo principal alcanzar del plan, y solicitar la participación de todos los trabajadores.

Etapa 1. Diagnóstico:

- Identificar las principales características: Debemos describir las características de la empresa, sobre su organización y actividades.
- Analizar la movilidad: Es necesario disponer de datos sobre la movilidad de los trabajadores tanto desplazamientos en misión como desplazamientos in itinere.
- Analizar los accidentes: Recoger 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.
- Analizar las condiciones reales de la conducción: Analizar las condiciones reales de trabajo en la empresa que pueden influir en el riesgo de sus trabajadores de sufrir un accidente de tráfico.
- Analizar la gestión de los desplazamientos: Analizar los aspectos de la empresa, principalmente en la capacidad de organización, que puede influir sobre los desplazamientos de sus trabajadores.

Etapa 2. Evaluación de Riesgos: Es necesario asignar el nivel de exposición del riesgo a cada uno de los problemas detectados durante la etapa de análisis.

Etapa 3. Elaboración del Plan:

- Definir los objetivos alcanzar: Definir metas que impulsen la acción de los responsables y participantes y motiven el compromiso de las personas que se verán afectadas por las medidas a adoptar.

- Seleccionar las acciones: Elección de acciones que más se ajusten a las necesidades y a las particularidades de la empresa, para eliminar el peligro y si no es posible, controlar el riesgo para reducir la posibilidad de daños.
- Buscar sinergias y apoyos: Investigar la posibilidad de buscar elementos de apoyo para poner en marcha las medidas de seguridad vial seleccionadas.

Etapas 4. Implantación del plan:

- Planificar las actividades a desarrollar: Definir y planificar las actividades a llevar a cabo por parte de la empresa para el desarrollo de las acciones establecidas.
- Comunicación inicial a la organización: Es necesario la implicación de toda la organización para que el éxito del plan de seguridad vial, y para ello, es fundamental que todos los miembros tengan conocimiento del mismo.
- Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipo: Estudio de recursos necesarios para la implantación de medidas, si son suficientes las existentes en la empresa o se deberá modificar o adquirir nuevos recursos.
- Establecimiento de procesos para la gestión: Establecer un sistema de seguimientos del plan de empresa durante su desarrollo y la de un sistema de comunicación entre los responsables del plan y los trabajadores.
- Adaptación de la organización a los cambios: Tener en cuenta los cambios en la organización que va a provocar la implantación de algunas de las medidas del Plan de Seguridad Vial.

Etapas 5. Seguimiento y evaluación:

- Definir los indicadores del plan de seguridad vial: Para el seguimiento del desarrollo del plan, se establecerá un sistema de indicadores, pueden ser de dos tipos, indicadores de resultado o de actividad.
- Obtener el valor de los indicadores: Recopilar la información de los indicadores definidos.
- Analizar y evaluar el resultado de los indicadores: Analizar la información obtenida de los indicadores, con unas evaluaciones periódicas y evaluación final.
- En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas: Verificar que las acciones establecidas son las necesarias para alcanzar los objetivos establecidos, o si es necesario establecer nuevas medidas o la revisión de las medidas ya adoptadas.

4.1 FASE PRELIMINAR

4.1.1 IMPLICACIÓN A LA DIRECCIÓN Y AGENTES PARTICIPANTES

El Plan de Seguridad Vial es gestionado por el Servicio de Prevención Propio de ECISA. Su acción está guiada por el compromiso de la Dirección de la empresa con el principal objetivo de alcanzar el máximo nivel de seguridad vial de todos sus trabajadores, para lo cual se basa en los principios generales recogidos en la POLITICA DE SEGURIDAD VIAL de la empresa. Dicha POLITICA DE SEGURIDAD VIAL será publicada junto con el resto de los procesos del Sistema de Gestión de la empresa en la intranet de ECISA con acceso a la misma por parte de todos los trabajadores.



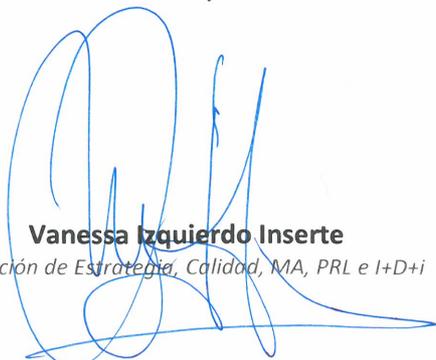


POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL

La Dirección de ECISA con el objetivo de mejorar la seguridad vial de sus empleados, adopta la siguiente Política de Seguridad Vial, asumiendo los siguientes compromisos:

- Adherirse a la “*Carta Europea de la Seguridad Vial*” con el fin de introducir e implantar el concepto de Seguridad Vial en la organización, manifestando su compromiso con los principios fijados en la misma.
- Contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico. Potenciando las aptitudes para una conducción segura.
- Incluir la Seguridad Vial como principio en la cultura integrada de la empresa, velando por el bienestar, la seguridad y la salud de todo el personal.
- Facilitar los recursos necesarios, tanto materiales como humanos, para el diagnóstico, elaboración e implementación en la empresa de un Plan de Prevención del Riesgo Vial, con objeto de integrar la cultura de la Seguridad Vial en nuestra organización.
- Comunicar el compromiso de ECISA con la Seguridad Vial a toda la organización, contando con la participación de la Dirección, los trabajadores y sus representantes en el desarrollo de todas las actuaciones que se desarrollen en esta materia.
- Incorporar la cultura de la seguridad vial en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de nuestra organización.
- Cumplir con los requisitos legales de aplicación y aquellos que ECISA suscriba, en materia de Seguridad Vial.

Como compromiso por parte de todas y cada una de las personas que pertenecen a ECISA, esta política es asumida con la premisa fundamental de cumplir y hacer cumplir su contenido.



Vanessa Izquierdo Inserte
Dirección de Estrategia, Calidad, MA, PRL e I+D+i



Gerardo Quero Jiménez
Dirección General

4.1.2 RESPONSABLES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

El Departamento de Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales será el responsable de la elaboración y seguimiento del Plan de Seguridad Vial de la empresa con el apoyo integro de la Dirección de la misma. Dentro del departamento, existe un grupo de trabajo formado por Técnico - María Antonia Jareño Martínez responsable de realizar el desarrollo del Plan de Seguridad Vial de la empresa, el Jefe de Servicio de Prevención- D. José Julián Marchante Bonilla, responsable de revisión del trabajo de la técnico e incentivar la movilización por parte de la organización para conseguir la máxima participación del resto de trabajadores y la Directora del Departamento- Vanessa Izquierdo Inserte, responsable de implementación del Plan de Seguridad Vial en la empresa, así como servir de intermediario con la Dirección General de ECISA, para que en todo momento estén informados sobre las necesidades en materia de prevención vial obtenidas del análisis y se involucren en las decisiones oportunas a llevar a cabo, para que sea posible establecer las medidas que se propongan.

4.1.3 MOVILIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

En un primer lugar, desde el Departamento de Prevención de la empresa, el grupo de trabajo, indicado en el apartado anterior, responsable de la elaboración e implantación del Plan de seguridad vial organizan una reunión con las direcciones de varios departamentos de la empresa, para informar y establecer la mejor manera de comunicar y movilizar al resto de trabajadores del nuevo proyecto interno. Los departamentos reunidos son, Dirección Producción España, Dirección Recursos Humanos y Dirección y equipo de trabajo del Departamento de CA, MA y PRL, de dicha reunión se acuerda los siguientes puntos:

- 1- En un primer lugar, se acuerda dar traslado al Comité de Seguridad y Salud de la empresa del inicio del proceso de elaboración del Plan de Movilidad y Seguridad Vial para recabar propuestas y solicitar su colaboración, con el objeto básico del mismo. En sucesivas reuniones del Comité de Seguridad y salud de la empresa, se comunicará y explicará en detalle los objetivos, el desarrollo y la importancia de la implantación del Plan de Seguridad Vial en la organización. En dicho Comité están representados todos los trabajadores por los Delegados de Prevención.

Desde el equipo de trabajo responsable de la elaboración del plan se acuerda trabajar con los Delegados de prevención para ayudar a la movilización de los trabajadores en la participación y a la concienciación y sensibilización en esta materia, para intentar conseguir entre todos el mayor éxito en este nuevo proyecto.

- 2- En un segundo lugar, el Jefe de Servicio de Prevención enviará, un email informativo a todos los trabajadores de ECISA España, de todos los centros de trabajo existentes, explicándoles la nueva iniciativa de la empresa en la elaboración de un Plan de Seguridad Vial, informando en qué consiste exactamente y transmitiéndoles la importancia del mismo para el desarrollo de la empresa y mejora continua de la misma en materia de prevención.
- 3- Una vez informada toda la empresa, desde el Departamento de Prevención, se solicita toda la participación de los trabajadores mediante un cuestionario, que se hace llegar vía email, anónimo y voluntario, cuyo objetivo principal es poder recopilar la mayor información de la situación real de la empresa y de sus trabajadores.
- 4- La técnico encargada de la elaboración del Plan de Seguridad Vial, se encargará de recopilar todos los cuestionarios, para posteriormente analizar los datos extraídos de estos y poder así, hacer los análisis necesarios de movilidad, accidentabilidad, condiciones reales de conducción y gestión de los desplazamientos de la empresa, para poder establecer las acciones que mejor se adapten y así intentar conseguir los objetivos establecidos.

4.2 DIAGNOSTICO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

4.2.1 DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

ECISA es una empresa familiar que se constituyó el 10 de agosto de 1968, teniendo por objeto la contratación de obras para terceros, especializándose desde sus orígenes en cimentaciones y estructuras de hormigón armado con el sistema plano reticular, sin vigas, verdadero avance tecnológico en aquella fecha.

En los años 70, ECISA sólo trabajaba en proyectos de estructura. A principios de la década de los 80, extendió su actividad a las obras de edificación completa, que hoy suponen la mayor parte del volumen total de su facturación, con una importante presencia en el mercado de la Obra Pública, especialmente para la Generalitat Valenciana, Diputaciones y Ayuntamientos y una amplia cartera de clientes, gran parte de ellos de ámbito nacional.

Desde los años 90, ECISA viene apostando por la diversificación en nuevas líneas de negocio como son la obra civil, promoción inmobiliaria, etc.

En su larga trayectoria ECISA ha ejecutado más de 1.500 obras, en el sector de la edificación entre las que se incluyen edificios de viviendas, de oficinas, oficiales, monumentos, iglesias, complejos de ocio, aparcamientos, cines, hoteles, facultades, colegios e institutos, centros de salud, hospitales, pabellones deportivos, museos, urbanizaciones, plazas, calles y avenidas, tramos de carreteras, redes de saneamiento, depuradoras, interceptores de agua, etc.

Actualmente, ECISA posee la máxima clasificación oficial del Estado para concurrir a cualquier tipo de obra de edificación en el territorio nacional y dispone de amplias clasificaciones para otras especialidades del sector de la construcción.

El ámbito de actuación es a nivel nacional e internacional, actualmente desarrolla obras de edificación y civil en la Zona Centro, Madrid, y Comunidad Valenciana, Alicante y Valencia, y a nivel internacional Zona Norte de África, Argelia.

Indicar que desde el Servicio de Prevención propio de ECISA, asume las especialidades de Seguridad en el Trabajo, Ergonomía y Psicología, estando las especialidades de Higiene Industrial y Vigilancia de la Salud concertadas con el grupo QUIRON PREVENCIÓN y la mística es FREMAP.

El número de centros afectados por el presente plan pertenecientes a la empresa son los siguientes:

SEDE CENTRAL, Avenida Costa Blanca, 139, 03540 Alicante.

DELEGACIÓN MADRID, C/ Núñez de Balboa, 105. Bajo. 28006 - Madrid.

BASE DE MANTENIMIENTO Y LOGÍSTICA DE ALICANTE, Carretera del Altet - Torrellano nº 82, 03195 El Altet . Alicante.

CENTROS TEMPORALES- Obras.

El número de empleados de la empresa afectados por el presente plan será la totalidad de la plantilla, que actualmente en el momento de realizar el Plan de Seguridad Vial, corresponde a un total de 148 trabajadores.

En relación a los colectivos de la empresa, desde el Departamento de Calidad, Medioambiente y Prevención, identifica los siguientes colectivos dentro de la empresa:

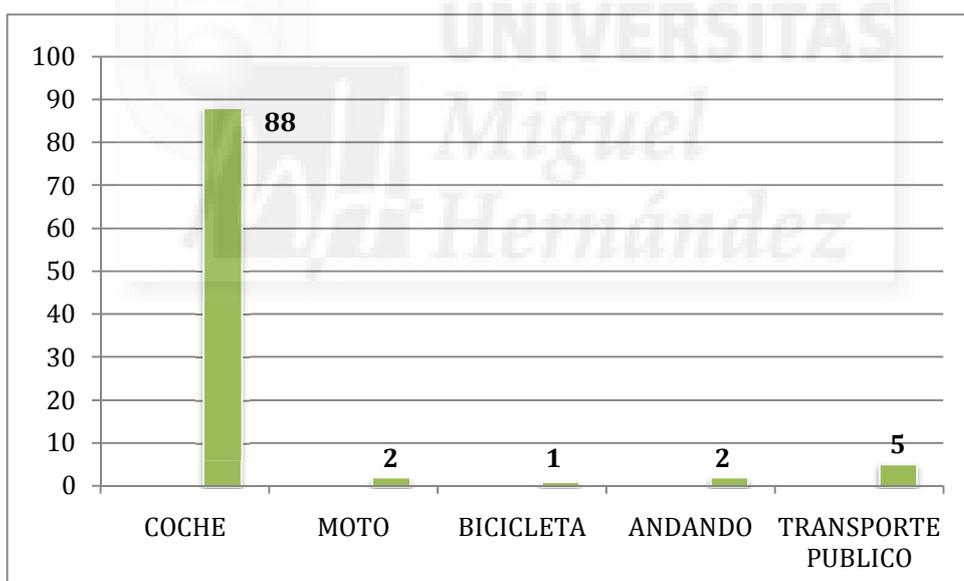
- **Colectivo Dirección**, cuya actividad laboral se desarrolla a lo largo de todos los centros de la empresa, realizando desplazamientos tanto in-itinere como de misión, de forma nacional e internacional, haciendo uso principalmente de transporte público como tren o avión.
- **Colectivo Personal Oficina**, considerando dentro de este colectivo todo el personal administrativo, técnico y de gestión, cuya actividad laboral se desarrolla en el centro de la empresa al que se encuentra asignado, realizando desplazamiento principalmente in-itinere, y alguno de ellos, ocasionalmente con desplazamiento en misión, con vehículo propio o de empresa
- **Colectivo Personal Obra**- considerando dentro de este colectivo todo el personal técnico de obra, jefe de área, jefe de obra, jefe de producción, y encargados, cuya actividad laboral se desarrolla dentro de la obra al que se encuentra asignado, realizando habitualmente desplazamientos en misión e in-itinere, con vehículo de empresa.

4.2.2 ANÁLISIS DE MOVILIDAD DE LA EMPRESA

El departamento de prevención ha solicitado mediante un breve cuestionario la participación de todos los trabajadores, con el objetivo de recopilar la mayor información y lo más real posible, sobre los hábitos de desplazamiento de los mismos, tanto en desplazamientos en misión como en in-itinere. El porcentaje de participación ha sido de un 64 %.

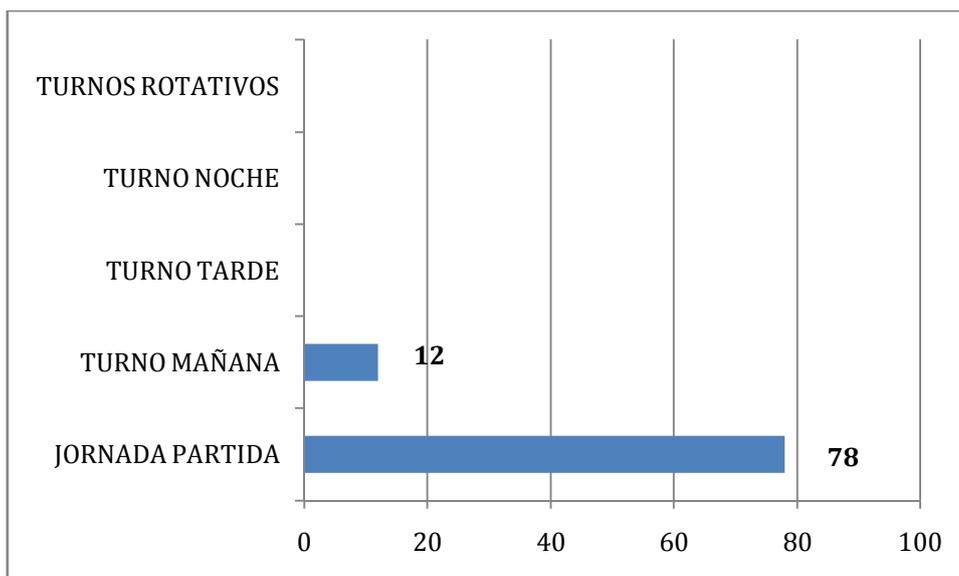
Tras la recopilación y análisis de todos estos datos (cuyo modelo de cuestionario se adjunta en el ANEXO I), podemos indicar las siguientes afirmaciones con respecto la movilidad de la empresa:

- El medio de transporte más habitual para realizar tanto los desplazamientos en misión como in-itinere, es el coche. Un 94 % de los trabajadores hacen uso de éste, frente al resto de los trabajadores que hacen uso de otro medio de transporte, como moto, transporte público, andando o bicicleta.



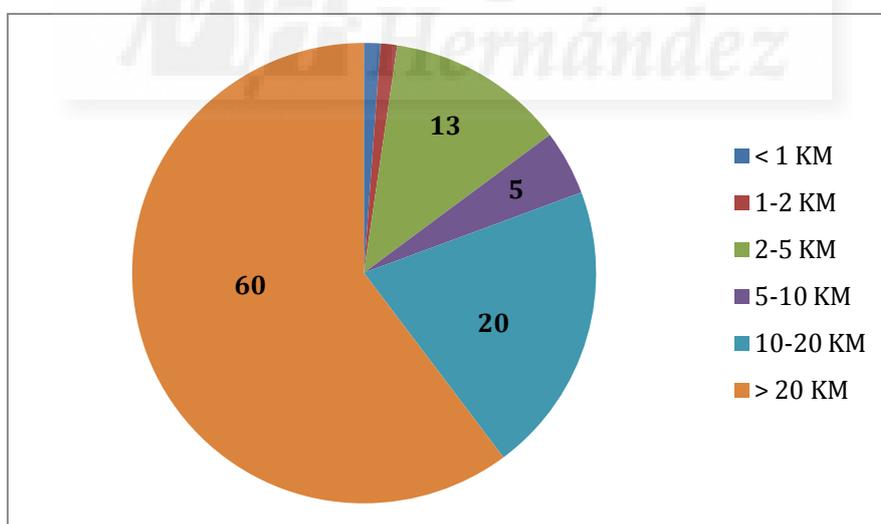
Gráfica 1. Medios de desplazamiento que utiliza los trabajadores para el trayecto casa-trabajo (Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

- La Jornada Laboral del 83% de los trabajadores es Jornada Partida, con lo que supone mayor número de desplazamientos en in-itinere, en las horas de descanso para la comida. En las oficinas centrales de ECISA, se dispone de un comedor para todo aquel trabajador que decida no desplazarse durante su descanso.



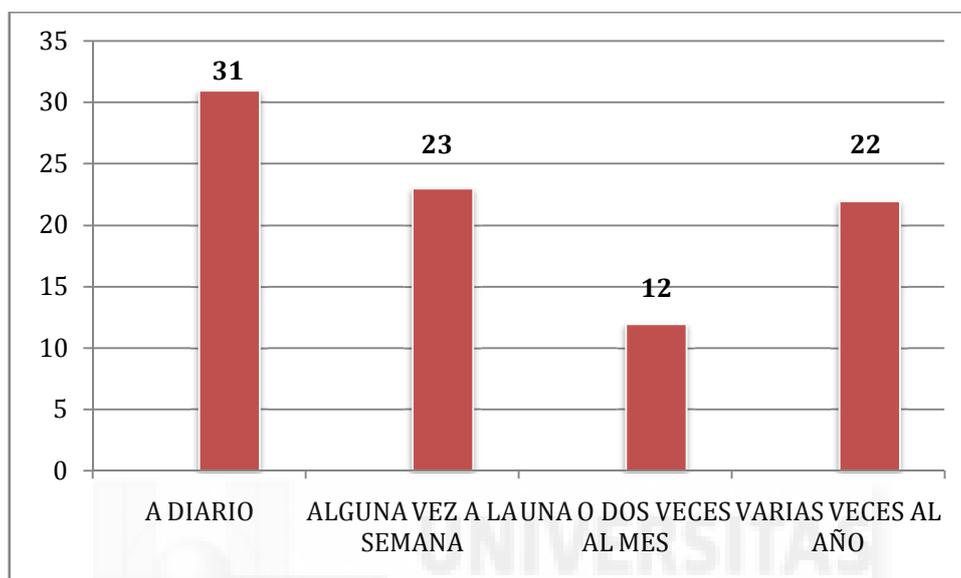
Gráfica 2. Horarios de trabajo (Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

- La distancia a recorrer durante el trayecto de casa a puesto de trabajo en el 56% de los casos es mayor a 20 kilómetros. Alcanzando algunos de ellos desplazamientos con tiempo de traslado superior a las dos horas.



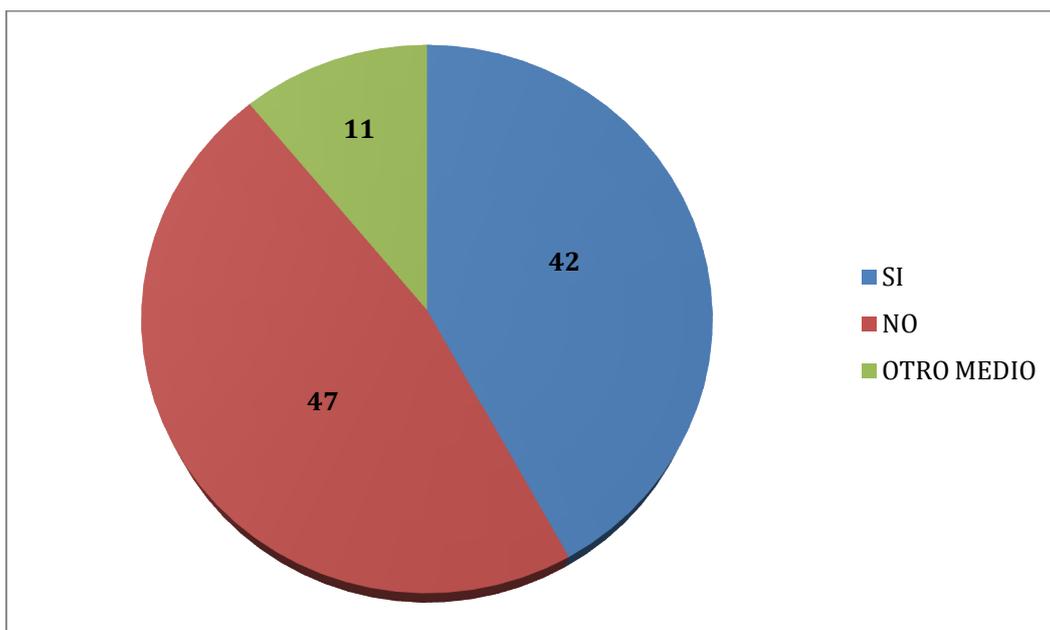
Gráfica 3. Número de Kilómetros entre su domicilio y su puesto de trabajo .(Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

- El 33% de los trabajadores realizan desplazamientos en misión a diario, solamente un 6% no hace ningún desplazamiento en misión durante su jornada laboral a lo largo del año.



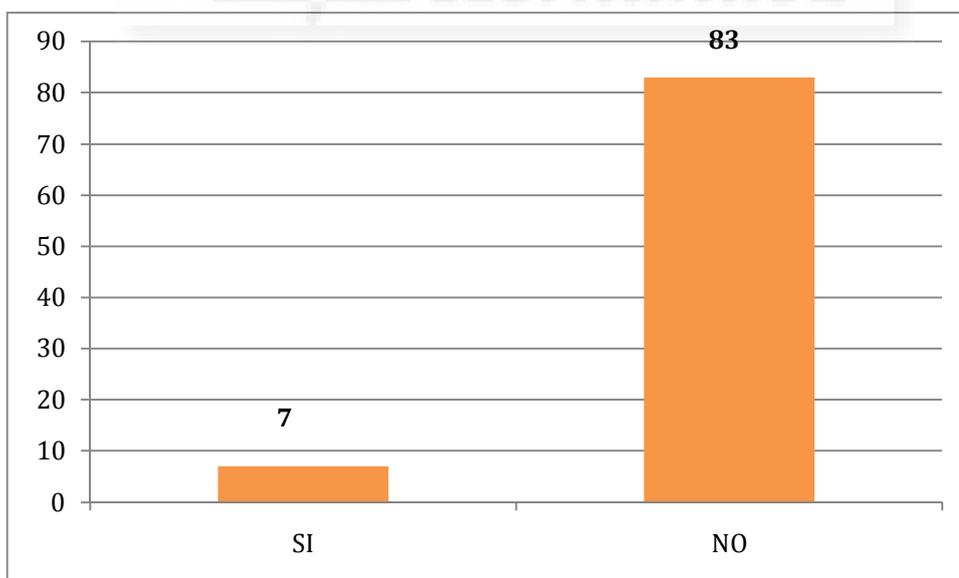
Gráfica 4. Frecuencia con la que se realiza desplazamientos en misión
(Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

- Los trabajadores para realizar los desplazamientos en misión hacen uso principalmente del coche, solo un porcentaje muy pequeño, sobre un 10 %, realiza estos desplazamientos en otros medios de transporte principalmente tren. Del restante de los trabajadores, un 50% hacen uso de coche de empresa mientras que el 40% restante hacen uso de su propio vehículo.



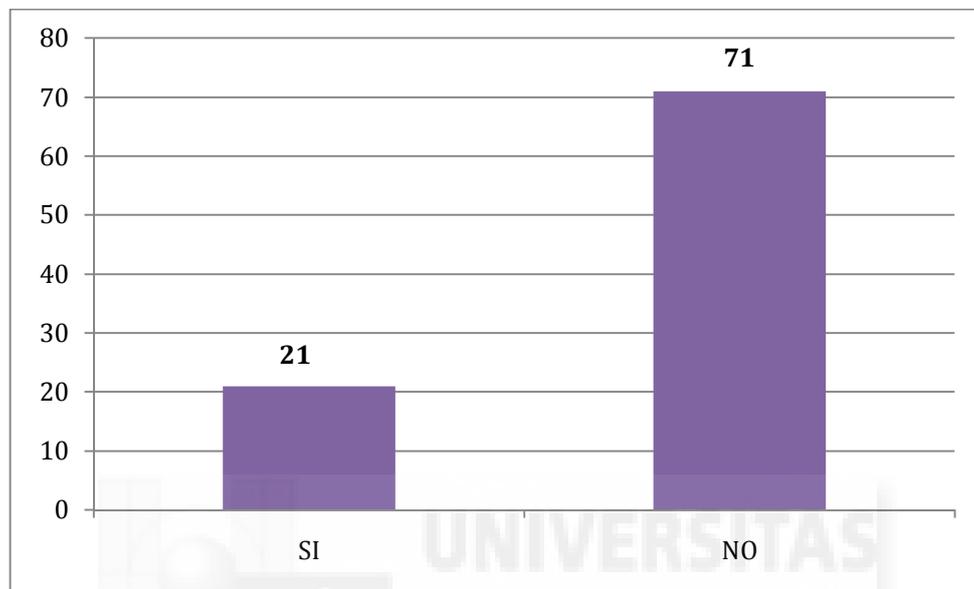
Gráfica 5. Uso del propio vehículo durante los desplazamientos en misión
(Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

- Los accidentes de tráfico reconocidos por parte de los trabajadores durante sus desplazamientos tanto en misión como in itinere durante los últimos cinco años, solo asciende a un 7 % de los trabajadores.



Gráfica 6. Accidentes de tráfico en los últimos cinco años
(Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

- Sin embargo, cuando hablamos de incidentes, donde se han producido daños materiales aunque no personales, durante los últimos 5 años en los desplazamientos tanto en misión como in itinere, el índice de porcentaje sube hasta un 22%.



Gráfica 7. Incidentes de tráfico en los últimos cinco años
(Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

4.2.3 ANÁLISIS DE ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA

ECISA, dispone dentro de su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud, conforme a los requisitos de la especificación de OHSAS 18001:2007, un proceso específico para la investigación de accidentes, P740/070 Actuación e Investigación de accidentes e incidentes, con los que recoge toda la información necesaria sobre estos para el análisis y posterior toma de medidas necesarias para evitar la repetición de los mismos.

Para un análisis más exhaustivo y abarcar el mayor periodo de tiempo posible, desde el grupo de trabajo, se decide que desde el Servicio de Prevención propio de ECISA, se solicite a su mÚtua FREMAP, un informe acerca de los accidentes laborales in itinere y en misi3n referidos a los accidentes de tráfico durante el periodo de tiempo de años del 2009 a 2018.

Con dicho informe se ha analizado el registro de partes de accidentes de trabajo con baja laboral de los años 2009 a 2018 ocurridos en la empresa. De los mismos se extrae la siguiente información sobre los accidentes in itinere y en misión causados por accidentes de tráfico y su porcentaje respecto al total de accidentes de trabajo ocurridos en el mismo periodo de tiempo:

ACCIDENTES LABORALES CON BAJA, IN ITINERE Y EN MISIÓN CAUSADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO			
PERIODO 2009-2018			
Nº Partes de A.T con baja	A.T. en centro de trabajo		57
	A.T. de tráfico	In Itinere	2
		In Misión	1
	Total A.T. con baja registrados		3
Nº de días de baja por A.T	Días de baja A.T. en centro de trabajo		2119
	Días de baja A.T. de tráfico	In Itinere	142
		In Misión	3
	Total días de baja A.T. con baja registrados		155
		2274	

Duración media por accidente de trabajo	Duración media por baja A.T. en centro de trabajo		37	
	Duración media A.T. de tráfico	In Itinere	52	71
		In Misión		13
	Duración media por baja A.T. totales registrados			38

En el periodo 2009-2018, la siniestralidad laboral causada por accidentes de tráfico en ECISA supone un 5% de los accidentes de trabajo con baja registrados, 3 de 60. De este porcentaje, los accidentes in itinere suponen un 3%, y los ocurridos en misión un 2%.

En cuanto a la suma de días de baja de los accidentes laborales de tráfico, los 155 días de baja entre accidentes in itinere y en misión, suponen un 7% del total.

De la duración media por proceso (parte de accidente) en caso de accidente de tráfico supera en un 40% la de los procesos por accidentes en centro de trabajo.

4.2.4 ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES REALES DE LA CONDUCCIÓN

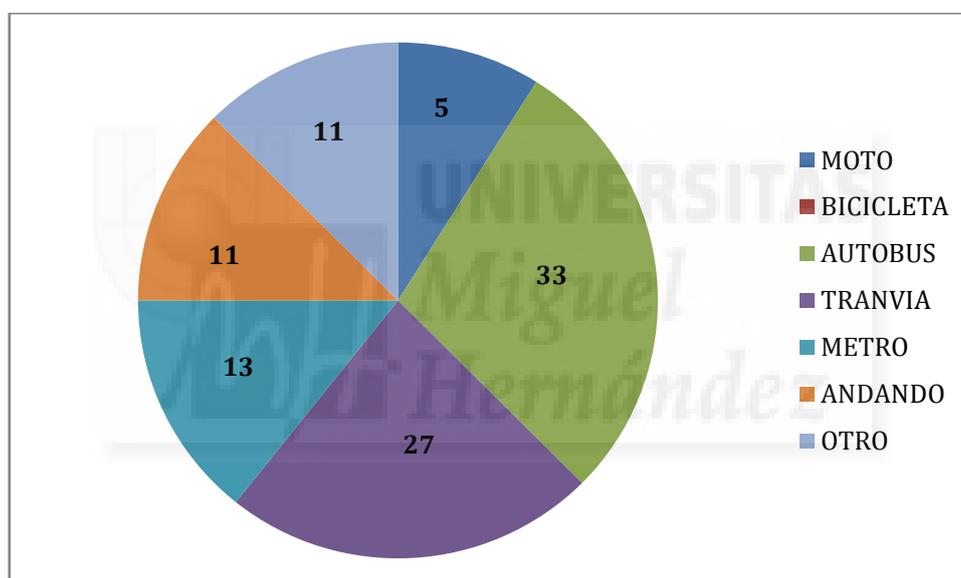
Dentro de la organización de la empresa con respecto a los puestos de trabajo, hemos diferenciado tres colectivos principales, **Colectivo: Dirección, Colectivo: Personal de Oficina y Colectivo: Personal de Obra.**

Vamos a continuación, analizar las condiciones reales de los diferentes colectivos, con respecto el riesgo de sufrir accidentes tanto en in itinere como en misión.

El Colectivo: Dirección, sus desplazamientos se realizan tanto de forma nacional por los diferentes centros de trabajo tanto oficinas como obras, como desplazamientos internacionales, al resto de países donde se disponen de obras en la actualidad. En la gran parte de estos desplazamientos, por distancia, organización, tiempos etc. el medio más utilizado es el transporte público, por lo que el riesgo de accidente disminuye.

El Colectivo: Personal de oficina, son todos aquellos trabajadores cuyo puesto de trabajo se encuentra en un centro fijo asignado entre las diferentes oficinas que dispone ECISA, y cuyo principal desplazamiento consistiría en un desplazamiento en itinere, siendo el porcentaje de desplazamientos en misión muy bajo, y en tal caso, no serían desplazamientos diarios, si no ocasionalmente a lo largo del año y en puestos muy concretos.

Los trabajadores de este colectivo, como posibilidad de disminución del riesgo de accidente, disponen de forma opcional la búsqueda de alternativas al medio de transporte común, que como hemos comentado con anterioridad es el coche, dentro de los medios alternativos, un 33% de los trabajadores elegiría como alternativa el autobús, y un 27% de estos elegiría como alternativa el Tram.



Gráfica 8. Alternativos medios de transporte para los desplazamientos
(Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

Por qué entonces, el transporte público a pesar de muchas ventajas, no solamente la disminución del riesgo de accidente, si no por ejemplo, la mejora medioambiental por menor contaminación o evitar los problemas de aparcamiento, muy importantes, en oficinas que dispone ECISA en Madrid, no se elige como primera opción por parte de los trabajadores para sus desplazamientos in itinere. Según los datos obtenidos de los propios trabajadores, el transporte público no se ajusta a su jornada laboral y los servicios existentes no son suficientes para realizar sus trayectos.

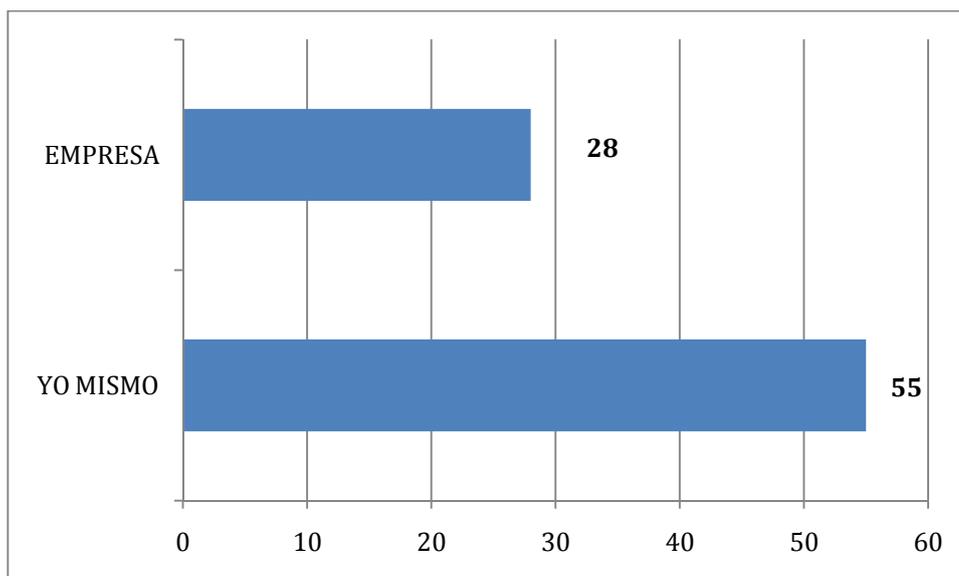
El Colectivo: Personal de obra, son todos aquellos trabajadores cuyo centro de trabajo corresponde a una obra, siendo sus desplazamientos de tipo in itinere y misión. Son el colectivo más afectado por el riesgo de accidente, ya que sus desplazamientos son diarios y gran parte de estos de larga distancia. Con lo que conlleva pasar mucho tiempo de trabajo en el coche, haciendo uso del teléfono móvil y aumentando el riesgo de estrés.

Actualmente, como hemos comentado con anterioridad ECISA es una empresa que trabaja en todo ámbito Nacional, con lo que dispone de obras por toda España, en estos momentos concretamente, por la zona de levante, Alicante, Valencia y Gerona y zona centro, Madrid y Valladolid. Esto conlleva a que los trabajadores deban desplazarse constantemente según el centro de trabajo asignado.

Desde el departamento de personal de ECISA, se tendrá que tener en cuenta este factor para la organización y designación de obras de sus trabajadores, priorizando en la medida de lo posible, la cercanía de las obras a su residencia habitual, lo que no siempre es posible por factores ajenos a la empresa.

4.2.5 ANÁLISIS DE LA GESTION DE LOS DESPLAZAMIENTOS

La organización de los desplazamientos en misión se realiza principalmente por parte de los propios trabajadores, concretamente en un 59 % de los casos, frente a un 30% de desplazamientos en misión organizados por la empresa. La gran parte de estos desplazamientos según lo indicado por los propios trabajadores, no son posible su organización a largo plazo, ya que muchos dependen de varios factores del puesto de trabajo y surgen de imprevisto con poco tiempo de reacción, es por ello que la organización de los mismos es dirigida por el propio trabajador.



Gráfica 9. Organización de los desplazamientos en misión
(Datos sacados del Cuestionario modelo- Anexo I)

Con respecto a la flota de vehículos que dispone ECISA, indicar que el 96 % de los vehículos no son en propiedad de la empresa. El sistema de gestión de los vehículos es a través del alquiler o renting.

Entre los vehículos en propiedad ECISA, dispone de:

- Coches

El mantenimiento actual de los mismos, son las revisiones legales tipo ITV, establecido con las empresas de alquiler o renting.

La empresa tiene en cuenta un mínimo de nivel de exigencia en seguridad a la hora de adquirir una nueva compra o realizar un nuevo alquiler de vehículo. Los medios exigidos en los vehículos son los siguientes, establecidos del análisis del Cuestionario para Diagnóstico de Situación en la empresa (Incluido en el Anexo II).

4.3 EVALUACIÓN DE RIESGOS

La evaluación de riesgos es un ciclo continuo en el que continuamente se ha de ir alimentando y reformulando. Una de las fases más importantes de dicho ciclo es la **identificación de los riesgos existentes**.

Existen diferentes técnicas de identificación de los riesgos, pero la más conocida y práctica viene a ser la utilización de listas de los riesgos más frecuentes o importantes o destacados, que sirvan para repasar o chequear la situación de los riesgos que estamos evaluando.

Estas listas, denominadas **check-lists**, pueden ser tomadas de métodos de evaluación ya sentados o establecidos o bien pueden ser elaboradas por el propio servicio de prevención, a partir de su experiencia y la idiosincrasia de la empresa donde se está llevando a cabo la evaluación.

En nuestro caso, se emplearán los check-lists y la metodología de Evaluación del Riesgo Vial establecidos en el **portal web** www.seguridadvialenlaempresa.com, de la **Fundación Mapfre**.

Desde esta perspectiva, las listas o check list para evaluar los riesgos laborales viales de las empresas, van a estructurarse de la misma manera que hemos visto que lo hacen los propios riesgos laborales viales: factor humano, factor vehículo, factor vías, factor ambiente y factor organización. Lo que define a estos riesgos es el desplazamiento y la vía de circulación.

Al desarrollar la evaluación de los riesgos laborales viales, nos centraremos en los **Colectivos: Personal Obra y Colectivo: Personal de Oficina**, ya que, son los que se exponen a mayor nivel de riesgo a sufrir un accidente vial, por el mayor número de desplazamientos in misión e in-itinere, a través del medio de desplazamiento más común: el coche.

A su vez, por cuestiones prácticas la plantilla de estos colectivos los dividiremos entre:

- La de los **trabajadores conductores**, que serán aquellos que manejan un vehículo (sea el de la empresa o el propio), bien sea para acudir a su puesto de trabajo o domicilio, bien sea para desarrollar las funciones correspondientes a su puesto de trabajo.

- Así como **toda la plantilla**, cuando transita como peatón por las vías públicas.

Para cada uno de los riesgos detectados o identificados, se procederá a la estimación de la magnitud del riesgo (**NR**), que siempre vendrá determinada por dos factores: el nivel de severidad o de consecuencia del riesgo, daño, o peligro (**NC**), y el nivel de probabilidad de que ocurra el mismo (**NP**).

En síntesis: **NR = NC x NP**

Como ya se ha indicado se seguirá la metodología de Evaluación del Riesgo Vial establecida en el **portal web** www.seguridadvialenlaempresa.com, de la **Fundación Mapfre**.

La clasificación de la importancia, severidad (o consecuencia) de los daños que puede ocasionar un determinado riesgo laboral vial, queda categorizada en **muy leves, leves, graves, muy graves y gravísimos**.

En el mismo sentido, la clasificación de la probabilidad de ocurrencia del accidente queda establecida en términos de **improbable, posible, probable e inevitable**.

La confrontación de ambas categorizaciones nos conduciría a la Tabla 1, de tolerabilidad de riesgos que se adjunta a continuación:

Tabla-1 Niveles de Riesgo

		CONSECUENCIAS				
		GRAVÍSIMO	MUY GRAVE	GRAVE	LEVE	MUY LEVE
PROBABILIDAD	INEVITABLE	INTOLERABLE	IMPORTANTE	ELEVADO	MODERADO	LEVE
	PROBABLE	IMPORTANTE	ELEVADO	MODERADO	LEVE	ACEPTABLE
	POSIBLE	ELEVADO	MODERADO	LEVE	ACEPTABLE	TRIVIAL
	IMPROBABLE	MODERADO	LEVE	ACEPTABLE	TRIVIAL	DESPRECIABLE

Se adjuntan a continuación las siguientes evaluaciones de riesgos:

- Evaluación de Riesgos PUESTO: Conductor de Turismo
- Evaluación de Riesgos PUESTO: Trabajador Peatón

EVALUACIÓN DE RIESGOS PUESTO: CONDUCTOR DE TURISMO

Plan de Prevención

Tabla de factores de riesgos

RIESGO HUMANO

Sobre la capacitación de los trabajadores para realizar desplazamientos

Desconocimiento de los conductores de turismos sobre las normas del código de circulación

Desconocimiento de los conductores de turismos, de las normas sobre los tiempos de conducción, interrupciones y tiempos de descanso

Sobre el entrenamiento y familiarización con las vías y los vehículos

Inexperiencia de los conductores de turismos en el uso de los vehículos a utilizar

Falta de familiarización de los conductores de turismos en el uso de los vehículos a utilizar

Falta de familiarización de los conductores de turismos en el uso de las vías de circulación a utilizar

Sobre las disminuciones de las capacidades físicas

Disminución de las percepciones visuales o auditivas, que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos

Disminuciones del sentido del equilibrio, que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos

Disminuciones anatómicas que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos

Embarazos de riesgo o gestaciones avanzadas, que dificulten o limiten la conducción de turismos

Ausencia de lentes graduadas de repuesto en el turismo, los conductores que lo tengan indicado en el permiso de conducción

Sobre la disminución de la integridad psicológica

Existencia de procesos psiquiátricos, que puedan comprometer las aptitudes para la conducción de turismos

Existencia de trastornos de la personalidad, que puedan comprometer las aptitudes para la conducción de turismos

Existencia de estados emocionales intensos (neurosis, depresión, ansiedad o estrés), que comprometan las aptitudes para la conducción de turismos

Sobre la disminución de la atención y/o concentración

Existencia de hábitos alcohólicos previos o durante la conducción de turismos	Posible	Muy grave
Consumo de drogas con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante la conducción de turismos	Posible	Muy grave
Consumo de fármacos con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante la conducción de turismos	Posible	Muy grave
Estados de sueño por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana de los conductores de turismos	Posible	Muy grave
Existencia de patologías del sueño	Improbable	Muy grave
Estados de fatiga por falta de descanso físico en la vida cotidiana de los conductores de turismos	Posible	Muy grave
Existencia de hábitos tabáquicos durante la conducción de turismos	Posible	Grave
Utilización de telefonía durante la conducción de turismos	Posible	Muy grave
Manipulación de dispositivos de localización GPS durante la conducción de turismos	Posible	Muy grave
Utilización de ordenadores u otras tecnologías de control durante la conducción de turismos	Posible	Muy grave
Adopción de posturas o posiciones inadecuadas en la conducción de los turismos	Posible	Grave
Existencia de elementos externos al conductor de turismos que pueden causarle distracciones	Probable	Grave

RIESGO VEHÍCULO

Sobre el mantenimiento preventivo de los vehículos

Antigüedad excesiva de los turismos	Posible	Muy grave
Carencias en las revisiones de la ITV de los turismos	Posible	Grave
Carencias en los controles de mantenimiento previstos para los turismos	Posible	Grave

Sobre los elementos de seguridad activa

Disfunciones del sistema de frenado de los turismos	Posible	Muy grave
Disfunciones en el sistema de dirección de los turismos	Posible	Muy grave
Disfunciones de los sistemas de adherencia (suspensión, amortiguación, transmisión, neumáticos, etc.) de los turismos	Posible	Muy grave
Disfunciones en los sistemas de control de estabilidad (antivuelco) de los turismos	Posible	Grave
Disfunciones de los sistemas de visibilidad externa (luces, limpia parabrisas, retrovisores) de los turismos	Posible	Muy grave

Sobre los elementos de seguridad pasiva

Carencias o disfunciones en la dotación y equipamiento de cinturones de seguridad en los turismos	Improbable	Muy grave
Carencias o disfunciones de dotación de los sistemas de reposacabezas de los turismos	Improbable	Muy grave
Carencias o disfunciones en las dotaciones de sistemas de localización y asistencia de los turismos	Posible	Grave
Carencias o disfunciones en las dotaciones de sistemas de airbag de los turismos	Posible	Muy grave
Deficiencias en la amortiguación de ruidos de los turismos	Improbable	Grave
Deficiencias en la amortiguación de vibraciones de los turismos	Posible	Grave
Carencias en el diseño ergonómico de del lugar de conducción del conductor en los turismos	Posible	Grave
Carencias en el diseño ergonómico de los sistemas de control en los turismos	Posible	Grave

Sobre el medio ambiente vial

Utilización de rutas con elevado volumen de tráfico	Posible	Grave
Utilización de rutas de transporte con excesiva monotonía	Posible	Grave
Inadecuación de la iluminación de las vías que utilizan los conductores de turismos	Posible	Muy grave
Utilización de rutas de transporte con climatología de riesgo o clima variable (luvia, niebla, viento o nieve)	Posible	Grave
Utilización de rutas con Interrupciones frecuentes del tráfico	Posible	Grave

RIESGO VÍA

Sobre los elementos estables

Inadecuación de de las vías externas (construcción o trazado) que utilizan los conductores de turismos	Probable	Grave
Inadecuación de las vías internas (construcción o trazado) que utilizan los conductores de turismos	Posible	Grave
Sobrecarga de tramos con obras de construcción o reparación de calzadas	Posible	Grave

Disfunciones en el chasis y carrocería de los turismos

Posible Muy grave

Deterioros en las lunas y espejos de los turismos

Posible Muy grave

Desatención al orden y limpieza en los turismos

Probable Grave

Sobre los elementos de confort

Carencias en el sistema de ventilación interior de los turismos

Posible Grave

Carencias en el sistema de refrigeración interior de los turismos

Posible Grave

Carencias en el sistema de calefacción interior de los turismos

Improbable Leve

Sobrecarga de dispositivos de información de los turismos (relojes, cuentarrevoluciones, indicadores de velocidad, sensores diversos) que pueden provocar estrés perceptivo

Posible Grave

RIESGO DE ORGANIZACIÓN

Sobre el estilo de dirección

Carencias democráticas en la asignación de tareas de los conductores de turismos

Posible Grave

Estilos autoritarios de dirección

Improbable Grave

Sobre la planificación del trabajo

Carencias en la planificación de los calendarios laborales de los desplazamientos de los conductores de turismos

Posible Grave

Carencias en la planificación de los turnos de los desplazamientos de los conductores de turismos

Posible Grave

Carencias en la claridad de roles y funciones de los empleados conductores de turismos

Posible Grave

Carencias en la regulación y organización de las pausas en los tiempos de conducción de turismos

Posible Grave

Sobrecargas de los tiempos de conducción de turismos

Posible Muy grave

Presiones derivadas de los plazos de entrega o de realización de servicios

Posible Muy grave

Presiones derivadas de la asignación de tareas complementarias a los conductores, que pueden causar fatiga o distracciones

Posible Muy grave

Carencias en el control de los límites de la carga de los turismos

Improbable Grave

Utilización de rutas con elementos o publicidad que perturben la atención en la conducción

Posible Grave

Utilización de rutas con deficiente señalización

Posible Grave

Exposición a agresiones y atracos	Posible	Grave
Sobre la política de prevención		
Ausencia de evaluaciones de riesgo de los conductores de turismos	Improbable	Muy grave
Ausencia de vigilancia médica específica de la salud de los conductores de turismos	Posible	Muy grave
Ausencia de vigilancia psicológica de los conductores de turismos	Posible	Grave
Carencias en la formación específica de los conductores de turismos	Posible	Grave
Falta de motivación de los conductores de turismos para cumplir las políticas de prevención	Posible	Grave
Carencias en la dotación de EPI (guantes, botas, gafas, elementos de visualización) de los conductores de turismos	Improbable	Grave
Sobre la política de responsabilidad social interna		
Carencias en la conciliación de la vida familiar y laboral de los conductores de turismos	Posible	Grave

Para cada uno de los riesgos detectados o identificados, se procederá a la estimación de la magnitud del riesgo (**NR**), que siempre vendrá determinada por dos factores: el nivel de severidad o de consecuencia del riesgo, daño, o peligro (**NC**), y el nivel de probabilidad de que ocurra el mismo (**NP**). (Ver **Tabla-1 Niveles de Riesgo**).

Riesgo humano

Sobre el entrenamiento y familiarización con las vías y los vehículos

Nombre del riesgo: Inexperiencia de los conductores de turismos en el uso de los vehículos a utilizar

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Falta de familiarización de los conductores de turismos en el uso de los vehículos a utilizar

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Falta de familiarización de los conductores de turismos en el uso de las vías de circulación a utilizar

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre las disminuciones de las capacidades físicas

Nombre del riesgo: Disminuciones del sentido del equilibrio, que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Caída en acceso a medio de transporte

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Disminuciones anatómicas que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Embarazos de riesgo o gestaciones avanzadas, que dificulten o limiten la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Ausencia de lentes graduadas de repuesto en el turismo, los conductores que lo tengan indicado en el permiso de conducción

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Disminución de las percepciones visuales o auditivas, que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre la disminución de la integridad psicológica

Nombre del riesgo: Existencia de procesos psiquiátricos, que puedan comprometer las aptitudes para la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Aceptable

Nombre del riesgo: Existencia de trastornos de la personalidad, que puedan comprometer las aptitudes para la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Aceptable

Nombre del riesgo: Existencia de estados emocionales intensos (neurosis, depresión, ansiedad o estrés), que comprometan las aptitudes para la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre la disminución de la atención y/o concentración

Nombre del riesgo: Utilización de ordenadores u otras tecnologías de control durante la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Consumo de drogas con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Adopción de posturas o posiciones inadecuadas en la conducción de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Consumo de fármacos con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicótropicos previos o durante la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Existencia de elementos externos al conductor de turismos que pueden causarle distracciones

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Estados de sueño por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Existencia de patologías del sueño

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Estados de fatiga por falta de descanso físico en la vida cotidiana de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Existencia de hábitos tabáquicos durante la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de telefonía durante la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Manipulación de dispositivos de localización GPS durante la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Existencia de hábitos alcohólicos previos o durante la conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre la capacitación de los trabajadores para realizar desplazamientos

Nombre del riesgo: Desconocimiento de los conductores de turismos sobre las normas del código de circulación

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Desconocimiento de los conductores de turismos, de las normas sobre los tiempos de conducción, interrupciones y tiempos de descanso

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Carencias en las revisiones de la ITV de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Riesgo vehículo

Sobre el mantenimiento preventivo de los vehículos

Nombre del riesgo: Antigüedad excesiva de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Carencias en las revisiones de la ITV de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en los controles de mantenimiento previstos para los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Sobre los elementos de seguridad activa

Nombre del riesgo: Disfunciones de los sistemas de adherencia (suspensión, amortiguación, transmisión, neumáticos, etc.) de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Disfunciones en los sistemas de control de estabilidad (antivuelco) de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Disfunciones de los sistemas de visibilidad externa (luces, limpia parabrisas, retrovisores) de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Disfunciones del sistema de frenado de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Disfunciones en el sistema de dirección de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre los elementos de seguridad pasiva

Nombre del riesgo: Deterioros en las lunas y espejos de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Desatención al orden y limpieza en los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero, Caída en acceso a medio de transporte

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Carencias o disfunciones en la dotación y equipamiento de cinturones de seguridad en los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias o disfunciones de dotación de los sistemas de reposacabezas de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias o disfunciones en las dotaciones de sistemas de localización y asistencia de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias o disfunciones en las dotaciones de sistemas de airbag de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Disfunciones en el chasis y carrocería de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre los elementos de confort

Nombre del riesgo: Carencias en el diseño ergonómico de del lugar de conducción del conductor en los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en el diseño ergonómico de los sistemas de control en los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en el sistema de ventilación interior de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en el sistema de refrigeración interior de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en el sistema de calefacción interior de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Trivial

Nombre del riesgo: Sobrecarga de dispositivos de información de los turismos (relojes, cuentarrevoluciones, indicadores de velocidad, sensores diversos) que pueden provocar estrés perceptivo

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Deficiencias en la amortiguación de ruidos de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Aceptable

Nombre del riesgo: Deficiencias en la amortiguación de vibraciones de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Riesgo vía

Sobre los elementos estables

Nombre del riesgo: Inadecuación de de las vías externas (construcción o trazado) que utilizan los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Inadecuación de las vías internas (construcción o trazado) que utilizan los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Sobrecarga de tramos con obras de construcción o reparación de calzadas

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de rutas de transporte con climatología de riesgo o clima variable (lluvia, niebla, viento o nieve)

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con Interrupciones frecuentes del tráfico

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con elementos o publicidad que perturben la atención en la conducción

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con deficiente señalización

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en la regulación y organización de las pausas en los tiempos de conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Sobrecargas de los tiempos de conducción de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Presiones derivadas de los plazos de entrega o de realización de servicios

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Presiones derivadas de la asignación de tareas complementarias a los conductores, que pueden causar fatiga o distracciones

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Carencias en el control de los límites de la carga de los turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con elevado volumen de tráfico

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Inadecuación de la iluminación de las vías que utilizan los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Moderado

Riesgo de organización

Sobre el estilo de dirección

Nombre del riesgo: Carencias democráticas en la asignación de tareas de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Estilos autoritarios de dirección

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Aceptable

Nivel de riesgo: Aceptable

Nombre del riesgo: Carencias en la planificación de los calendarios laborales de los desplazamientos de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Exposición a agresiones y atracos

Riesgo asociado: Accidente como conductor, Accidente como viajero

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en la planificación de los turnos de los desplazamientos de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Sobre la política de prevención

Nombre del riesgo: Ausencia de vigilancia médica específica de la salud de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Ausencia de vigilancia psicológica de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en la formación específica de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Falta de motivación de los conductores de turismos para cumplir las políticas de prevención

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Carencias en la dotación de EPI (guantes, botas, gafas, elementos de visualización) de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Aceptable

Nombre del riesgo: Ausencia de evaluaciones de riesgo de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

Sobre la política de responsabilidad social interna

Nombre del riesgo: Carencias en la conciliación de la vida familiar y laboral de los conductores de turismos

Riesgo asociado: Accidente como conductor

Nivel de riesgo: Leve

EVALUACIÓN DE RIESGOS PUESTO: **TRABAJADOR PEATÓN**

Plan de Prevención

Tabla de factores de riesgos

RIESGO HUMANO

Sobre la capacitación de los trabajadores para realizar desplazamientos

Desconocimiento de las normas elementales del Código de circulación de vehículos y peatones por las vías públicas	Posible	Grave
Desconocimiento de la importancia de los riesgos laborales viales	Posible	Grave
Desconocimiento de la importancia de respetar las reglas del código de circulación	Posible	Grave
Imprudencia y descontrol ante las interrupciones del tráfico	Posible	Muy grave

Sobre el entrenamiento y cfamiliarización on las vías

Ausencia de familiarización en el uso de las vías públicas, los empleados que realizan desplazamientos peatonales	Posible	Grave
---	---------	-------

Sobre la disminución de las capacidades físicas

Disminución de las percepciones visuales, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas	Improbable	Gravísimo
Disminución de las percepciones auditivas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas	Improbable	Gravísimo
Disminuciones del sentido del equilibrio, que dificulten o limiten las aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas	Improbable	Muy grave
Disminuciones anatómicas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas	Improbable	Muy grave
Embarazos de riesgo o gestaciones avanzadas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas	Posible	Muy grave

Sobre la disminución de la integridad psicológica

Existencia de procesos psiquiátricos que puedan comprometer sus aptitudes para los desplazamientos como peatones	Improbable	Grave
Existencia de trastornos de la personalidad, que puedan comprometer sus aptitudes para los desplazamientos como peatones	Improbable	Grave
Existencia de estados emocionales intensos (neurosis, depresión, ansiedad o estrés), que comprometan las aptitudes para los desplazamientos como peatones	Posible	Grave

Sobre la disminución de la atención y/o concentración

Existencia de hábitos alcohólicos previos o durante los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

Consumo de drogas con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

Consumo de fármacos con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

Estados de fatiga por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana que puedan comprometer sus aptitudes en los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

Estados de sueño por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana que puedan comprometer sus aptitudes en los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

Existencia de patologías del sueño

Improbable Muy grave

Utilización de telefonía móvil durante los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

Utilización de reproductores de música o radio durante los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

Adopción de posturas inadecuadas en los desplazamientos como peatones

Posible Grave

Existencia de elementos externos que pueden causar distracciones en los desplazamientos como peatones

Posible Muy grave

RIESGO VÍA

Sobre los elementos estables

Inadecuación de las vías externas que utilizan los empleados que se desplazan como peatones, como su construcción, su señalización o el mobiliario urbano

Posible Muy grave

Inadecuación de las vías internas que utilizan los empleados que se desplazan como peatones, como su construcción, su señalización o el mobiliario urbano

Posible Muy grave

Sobrecarga de tramos con obras de construcción o de reparación de las vías utilizadas por los empleados que se desplazan como peatones

Posible Grave

Sobre el medio ambiente vial

Utilización de rutas con elevado volumen de tráfico

Posible Grave

Utilización de rutas con interrupciones frecuentes de la circulación

Posible Grave

Utilización de rutas con condiciones climatológicas adversas (lluvia, niebla, viento o nieve)

Posible Grave

Utilización de rutas con elementos o publicidad que perturben la atención

Posible Grave

Para cada uno de los riesgos detectados o identificados, se procederá a la estimación de la magnitud del riesgo (**NR**), que siempre vendrá determinada por dos factores: el nivel de severidad o de consecuencia del riesgo, daño, o peligro (**NC**), y el nivel de probabilidad de que ocurra el mismo (**NP**). (Ver **Tabla-1 Niveles de Riesgo**).

Riesgo humano

Sobre la disminución de la integridad psicológica

Nombre del riesgo: Existencia de procesos psiquiátricos que puedan comprometer sus aptitudes para los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Aceptable

Nombre del riesgo: Existencia de trastornos de la personalidad, que puedan comprometer sus aptitudes para los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Aceptable

Nombre del riesgo: Existencia de estados emocionales intensos (neurosis, depresión, ansiedad o estrés), que comprometan las aptitudes para los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Leve

Sobre la disminución de la atención y/o concentración

Nombre del riesgo: Consumo de fármacos con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Estados de fatiga por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana que puedan comprometer sus aptitudes en los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Estados de sueño por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana que puedan comprometer sus aptitudes en los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Existencia de patologías del sueño

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de telefonía móvil durante los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Utilización de reproductores de música o radio durante los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Adopción de posturas inadecuadas en los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Existencia de hábitos alcohólicos previos o durante los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Existencia de elementos externos que pueden causar distracciones en los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Consumo de drogas con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante los desplazamientos como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre la capacitación de los trabajadores para realizar desplazamientos

Nombre del riesgo: Desconocimiento de las normas elementales del Código de circulación de vehículos y peatones por las vías públicas

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Desconocimiento de la importancia de los riesgos laborales viales

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Desconocimiento de la importancia de respetar las reglas del código de circulación

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Imprudencia y descontrol ante las interrupciones del tráfico

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Moderado

Sobre el entrenamiento y cfamiliarización on las vías

Nombre del riesgo: Ausencia de familiarización en el uso de las vías públicas, los empleados que realizan desplazamientos peatonales

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Leve

Sobre la disminución de las capacidades físicas

Nombre del riesgo: Disminuciones del sentido del equilibrio, que dificulten o limiten las aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Disminuciones anatómicas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Embarazos de riesgo o gestaciones avanzadas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Disminución de las percepciones visuales, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Disminución de las percepciones auditivas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Moderado

Riesgo vía

Sobre los elementos estables

Nombre del riesgo: Inadecuación de las vías externas que utilizan los empleados que se desplazan como peatones, como su construcción, su señalización o el mobiliario urbano

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Inadecuación de las vías internas que utilizan los empleados que se desplazan como peatones, como su construcción, su señalización o el mobiliario urbano

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Moderado

Nombre del riesgo: Sobrecarga de tramos con obras de construcción o de reparación de las vías utilizadas por los empleados que se desplazan como peatones

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Leve

Sobre el medio ambiente vial

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con elevado volumen de tráfico

Riesgo asociado: Peatón atropellado

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con interrupciones frecuentes de la circulación

Riesgo asociado: Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con condiciones climatológicas adversas (lluvia, niebla, viento o nieve)

Riesgo asociado: Peatón atropellado, Caída en trayecto

Nivel de riesgo: Leve

Nombre del riesgo: Utilización de rutas con elementos o publicidad que perturben la atención

Riesgo asociado: Atropello a peatón

Nivel de riesgo: Leve

A continuación, vamos hacer un resumen esquemático de los niveles de riesgo más altos valorados obtenidos de la evaluación de riesgos para tenerlos muy presentes a la hora de tomar las medidas preventivas a tener en cuenta, para poder mitigar o disminuir el valor de dicho riesgo:

CONDUCTOR

RIESGO HUMANO

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = POSIBLE X MUY GRAVE

- Desconocimiento de los conductores de turismos, de las normas sobre los tiempos de conducción, interrupciones y tiempos de descanso
- Falta de familiarización de los conductores de turismos en el uso de los vehículos a utilizar
- Falta de familiarización de los conductores de turismos en el uso de las vías de circulación a utilizar.
- Embarazos de riesgo o gestaciones avanzadas, que dificulten o limiten la conducción de turismos

- Existencia de estados emocionales intensos (neurosis, depresión, ansiedad o estrés) que comprometan las aptitudes para la conducción de turismos
- Existencia de hábitos alcohólicos previos o durante la conducción de turismos
- Consumo de drogas con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante la conducción de turismos
- Consumo de fármacos con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante la conducción de turismos
- Estado de sueño por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana de los conductores de turismos
- Estado de fatiga por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana de los conductores de turismos
- Utilización de telefonía durante la conducción de turismos
- Manipulación de dispositivos de localización GPS durante la conducción de turismos
- Utilización de ordenadores u otras tecnologías de control durante la conducción de turismos

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = IMPROBABLE X GRAVISIMO

- Disminución de las percepciones visuales o auditivas que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos
- Disminución del sentido del equilibrio que dificulten o limiten las aptitudes para la conducción de turismos

RIESGO VEHÍCULO

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = POSIBLE X MUY GRAVE

- Antigüedad excesiva de los turismos
- Disfunciones en el sistema de frenado de los turismos
- Disfunciones en el sistema de dirección de los turismos
- Disfunciones de los sistemas de adherencia (suspensión, amortiguación, transmisión, neumáticos etcõ) de los turismos
- Disfunciones de los sistemas de visibilidad externa (luces, limpia parabrisas, retrovisores) de los turismos
- Carencias o disfunciones en las dotaciones del sistema de airbag de los turismos

- Disfunciones en el chasis y carrocería de los turismos
- Deterioros en las lunas y espejos de los turismos

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = PROBABLE X GRAVE

- Desatención al orden y limpieza de los turismos

RIESGO VIA

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = PROBABLE X GRAVE

- Inadecuación de las vías externas (construcción o trazado) que utilizan los conductores de turismos

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = POSIBLE X MUY GRAVE

- Inadecuación de la iluminación de las vías que utilizan los conductores de turismos.

RIESGO DE ORGANIZACIÓN

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = POSIBLE X MUY GRAVE

- Sobrecargas de los tiempos de conducción de turismos
- Presiones derivadas de los plazos de entrega o de realización de servicios
- Presiones derivadas de la asignación de tareas complementarias a los conductores, que pueden causar fatigas o distracciones
- Ausencia de vigilancia médica específica de la salud de los conductores de turismos

PEATÓN

RIESGO HUMANO

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = POSIBLE X MUY GRAVE

- Imprudencia y descontrol ante las interrupciones del tráfico

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = IMPROBABLE X GRAVISIMO

- Disminución de las percepciones visuales, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas.
- Disminución de las percepciones auditivas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas.

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = POSIBLE X MUY GRAVE

- Embarazos de riesgo o gestaciones avanzadas, que puedan dificultar sus aptitudes para el desplazamiento peatonal por las vías públicas.
- Existencia de hábitos alcohólicos previos o durante los desplazamientos como peatones
- Consumo de drogas con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante los desplazamientos como peatones
- Consumo de fármacos con efectos sedantes, estimulantes, alucinógenos o psicotrópicos previos o durante los desplazamientos como peatones
- Estados de sueño por falta de descanso físico o mental en la vida cotidiana que puedan comprometer sus aptitudes en los desplazamientos como peatones
- Utilización de telefonía móvil durante los desplazamientos como peatones
- Utilización de reproductores de música o radio durante los desplazamientos como peatones
- Existencia de elementos externos que pueden causar distracciones en los desplazamientos como peatones

RIESGO VÍA

NIVEL DE RIESGO: MODERADO = POSIBLE X MUY GRAVE

- Inadecuación de las vías externas que utilizan los empleados que se desplazan como peatones, como su construcción, su señalización, o el mobiliario urbano
- Inadecuación de las vías internas que utilizan los empleados que se desplazan como peatones, como su construcción, su señalización, o el mobiliario urbano.

4.4 PLAN DE SEGURIDAD

4.4.1 OBJETIVOS ALCANZAR

Tras los diferentes análisis de la situación real de la empresa, con respecto a la movilidad, los accidentes en materia vial, las condiciones reales de los desplazamientos por parte de los trabajadores, así como de la gestión de dichos desplazamientos y de los resultados de los mayores niveles de riesgo, tratándose en prioridad los que tengan más incidencia en la accidentabilidad y movilidad, sin olvidarse de los de menor incidencia.

ECISA, establece los siguientes objetivos a alcanzar, tras la implantación del Plan de Seguridad Vial en la empresa:

Objetivo principal:

- Reducción de los accidentes laborales de tráfico, dos puntos con respecto al dato actual 5 %, alcanzando un índice de accidentes laborales de tráfico final del 3%.

Objetivos específicos:

- Mejorar la seguridad de los vehículos de empresa
- Conseguir rutas de desplazamientos in misión más seguras
- Fomentar una conducción por parte de todos los trabajadores durante sus desplazamientos, tanto in misión como in itinere, más segura.
- Fomentar una movilidad sostenible.

Los objetivos deberán validarse anualmente por la dirección de la empresa e integrarse en el correspondiente Plan Estratégico de la misma.

4.4.2 ACCIONES A PLANTEAR

Para poder alcanzar los objetivos establecidos por ECISA, así como intentar eliminar o si no es posible eliminar, disminuir y controlar los riesgos identificados de la evaluación de riesgos realizada, para reducir la posibilidad de daños. Y tras el análisis de las posibles acciones a establecer, incluidas las existentes en el Catálogo de medidas de seguridad vial para un Plan de Seguridad vial en la empresa propuestas por la DGT, se decide implantar en la empresa, las siguientes acciones:

OBJETIVO	Reducción de los accidentes laborales de tráfico hasta un 3%
FACTOR RIESGO	Humano
ACCIONES	❖ <i>Acciones específicas para formar a los conductores en Seguridad Vial</i>
	❖ <i>Establecer protocolos específicos en la Vigilancia de la Salud</i>
	❖ <i>Acciones específicas para sensibilizar a los conductores</i>
OBJETIVO	Mejorar la seguridad de los vehículos de empresa
FACTOR RIESGO	Vehículo
ACCIONES	❖ <i>Mantenimiento preventivo de los vehículos</i>
	❖ <i>Establecer criterios de seguridad a la hora de adquirir vehículos de empresa</i>
	❖ <i>Acciones de sensibilización dirigidas a un chequeo del coche por el personal previo a la conducción</i>
OBJETIVO	Conseguir rutas de desplazamientos in misión más seguras
FACTOR RIESGO	VIA
ACCIONES	❖ <i>Establecer sistema de información sobre el estado de las carreteras</i>
	❖ <i>Informar a los trabajadores de los puntos negros existentes en la red de carreteras a emplear habitualmente.</i>

OBJETIVO	Fomentar una conducción por parte de todos los trabajadores durante sus desplazamientos, tanto in misión como in itinere, más segura.
FACTOR RIESGO	HUMANO/ORGANIZACIÓN
ACCIONES	❖ <i>Manual para la prevención de accidentes laborales</i>
	❖ <i>Buzón de recomendaciones de los empleados</i>
	❖ <i>Programa de pausas en los tiempos de conducción</i>
OBJETIVO	Fomentar una movilidad sostenible.
FACTOR RIESGO	HUMANO/ORGANIZACIÓN
ACCIONES	❖ <i>Plan para promocionar el uso de transporte público</i>
	❖ <i>Plan para promocionar el uso de bicicleta</i>
	❖ <i>Plan para promocionar el uso de coche compartido</i>
	❖ <i>Adaptación de horarios</i>
	❖ <i>Formación de conducción eficiente</i>

4.4.3 APOYOS A LA EMPRESA

Como ya se ha comentado con anterioridad, ECISA, en su Servicio de Prevención propio, asume las especialidades de Seguridad en el Trabajo, Ergonomía y Psicosociología, estando las especialidades de Higiene Industrial y Vigilancia de la Salud concertadas con el grupo QUIRON PREVENCIÓN y siendo la mÚtua en caso de accidente FREMAP.

Por tanto, serán con estas empresas colaboradoras, en las que ECISA, se apoyará, para la implantación de algunas de las actividades recogidas en el Plan de Seguridad Vial, principalmente en las relacionadas con la Formación y Campañas de sensibilización, solicitando a los técnicos responsables de estas áreas, toda aquella información y documentación que dispongan al respecto, como pueden ser cartelería, trípticos. Así como incluso, poder solicitar la posibilidad de establecer jornadas de formación por parte de los técnicos de la mutua especializados en seguridad vial, puesto que ya hemos colaborado en otras ocasiones realizando otro tipo de jornadas con objetivos relacionados con otros riesgos de la empresa.

4.5 IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

4.5.1 ACTIVIDADES A DESARROLLAR

A continuación, desarrollamos todas aquellas actividades que se proponen para poder llevar a cabo las acciones establecidas que formarán parte del plan de seguridad vial de ECISA.

OBJETIVO: REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO HASTA UN 3%

ACCIÓN 1: *Acciones específicas para formar a los conductores en Seguridad Vial*

ACTIVIDADES:

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. La concienciación del conductor es la mayor aportación a la disminución de los accidentes. **Se trata de ofrecer a los trabajadores de la empresa formación específica en seguridad vial**, tanto adquisición de conocimientos teóricos sobre los riesgos en carretera y en la ciudad como sobre la puesta en práctica de técnicas de conducción segura y eficiente, con el fin de corregir malos hábitos y aprender a actuar rápida y eficazmente en situaciones de emergencia. Se propone que los cursos de formación pueden presentarse en diversas modalidades, on-line o presencial, en función de las necesidades de la empresa o de la situación particular de cada trabajador.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio.

ACCIÓN 2: *Establecer protocolos específicos en la Vigilancia de la Salud*

ACTIVIDADES:

Determinadas enfermedades suponen un riesgo para la seguridad en el tráfico. Para obtener la licencia o el permiso de conducir se deben reunir las condiciones psicofísicas necesarias para conducir con seguridad, y deben mantenerse mientras se siga siendo poseedor del mismo. Además, el empresario debe facilitar a los trabajadores la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo. Esta vigilancia, de manera general, podrá realizarse cuando el trabajador preste su consentimiento, siendo una excepción de la misma si, previo informe de los representantes de los trabajadores, la realización del reconocimiento sea imprescindible para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores o para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas. La vigilancia de la salud del trabajador posibilita registrar los cambios en las condiciones psicofísicas y valorar los factores que suponen un riesgo debido a la merma en la aptitud para conducir del mismo. El médico del trabajo juega un papel fundamental para prevenir los accidentes de tráfico, ya que garantizar una correcta protección de la salud incidirá directamente en la mejora de la seguridad vial en la empresa. Se trata de **incluir en los exámenes médicos a realizar con carácter periódico a los trabajadores que estén expuestos a sufrir accidentes de tráfico en misión, un protocolo médico específico de ÍCONDUCTORESÍ**, para detectar hándicaps o menoscabos que puedan limitar las habilidades y capacidades de conducir.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Ajeno. En colaboración con el Servicio de Prevención Propio)

ACCIÓN 3: *Acciones específicas para sensibilizar a los conductores*

ACTIVIDADES:

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). **Se**

propone la realización de campañas de sensibilización periódicas a los conductores, mediante folletos informativos, carteles informativos en puntos estratégicos de los centros de trabajo o mediante correo electrónico, en relación a los siguientes aspectos (entre otros):

- De la idoneidad de informar a los responsables del área de medicina en el trabajo del SPA y de RR.HH. sobre la toma de medicaciones con efectos psicotrópicos.
- Sobre las causas y formas de prevenir y evitar la fatiga al conducir.
- Sobre higiene postural y ergonómica durante la conducción.
- Sobre las pausas y descansos en la conducción.
- Uso del cinturón de seguridad y distancia de seguridad, etc..
- Informar a los conductores sobre la prohibición de manipular durante la conducción elementos que pueden causar distracción: Como puede ser el uso de tecnologías del teléfono móvil y emisoras manuales, así como la manipulación del GPS.
- Trasladar la obligación a los trabajadores de llevar lentes graduadas de repuesto, los conductores que lo tengan indicado en el permiso de conducción.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio

OBJETIVO: MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE EMPRESA

ACCIÓN 1: *Mantenimiento preventivo de los vehículos*

ACTIVIDADES:

Además de las revisiones periódicas establecidas actualmente con las empresa de renting o alquiler de coches para cumplir la legalidad vigente. ECISA estudiará la posibilidad con dichas empresas de establecer un programa de control de mantenimiento preventivo de la flota de vehículos que dispone, dependiendo de las características y necesidades de cada vehículo.

RESPONSABLE: Departamento de Servicios Generales

ACCIÓN 2: *Establecer criterios de seguridad a la hora de adquirir vehículos de empresa*

ACTIVIDADES:

La actividad consiste en la aplicación de criterios de seguridad a la hora de adquirir/alquilar los vehículos que formaran parte de la flota de la empresa, dando preferencia a aquellos que

incluyan más y mejores elementos de seguridad activa y pasiva y elementos menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente. La empresa se basará en los test NCAP (New Car Assessment Programme) o similares, que valoran los vehículos desde el punto de vista de la seguridad, ofrecen un buen elemento de juicio a la hora de valorar la seguridad de los vehículos a adquirir/alquilar.

RESPONSABLE: Departamento de Servicios Generales, en colaboración con Dirección Financiero

ACCIÓN 3: Acciones de sensibilización dirigidas a un chequeo del coche por el personal previo a la conducción

ACTIVIDADES:

Sensibilizar a los conductores, mediante un seminario o en las formaciones de seguridad vial que se realicen, sobre el **chequeo personal previo** a la conducción que debe realizarse, **del estado de los principales elementos de seguridad y confort de los vehículos que se manejen.**

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio

OBJETIVO: CONSEGUIR RUTAS DE DESPLAZAMIENTOS IN MISIÓN MÁS SEGURAS

ACCIÓN 1: Establecer sistema de información sobre el estado de las carreteras

ACTIVIDADES:

Establecer un sistema de información sobre el estado de las carreteras para los conductores. Informar a los empleados sobre fuentes de información actualizada existentes en relación a la situación del tráfico en las rutas de desplazamientos laborales, para que las puedan consultar y planificar sus rutas, por ejemplo a través del portal de la DGT (http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/), que da información actualizada sobre el estado de la circulación.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio

ACCIÓN 2: Informar a los trabajadores de los puntos negros existentes en la red de carreteras a emplear habitualmente.

ACTIVIDADES:

Analizar por centros de trabajo las rutas realizadas por los trabajadores en sus desplazamientos in misión, e informar a los mismos, a través del correo electrónico de los posible puntos negros existentes en la red de carreteras a emplear habitualmente.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio

OBJETIVO: FOMENTAR UNA CONDUCCIÓN POR PARTE DE TODOS LOS TRABAJADORES DURANTE SUS DESPLAZAMIENTOS, TANTO IN MISIÓN COMO IN ITINERE, MÁS SEGURA.

ACCIÓN 1: *Manual para la prevención de accidentes laborales Viales*

ACTIVIDADES:

Elaboración por parte del Departamento de Prevención de Riesgos de ECISA de un **Manual para la Prevención de Accidentes Laborales Viales**: el manual servirá principalmente como recordatorio de los riesgos propios de desplazamientos dentro y fuera de los horarios laborales y establecer entre los trabajadores unas pautas de conducta responsable a la hora de circular con sus vehículos. **Se entregará a todos los empleados**, en especial a los que mayor número de desplazamientos hagan y los de mayor distancia de los mismos. Además, en este Manual, también se establecerán medidas para la prevención de accidentes en desplazamientos in itinere, cuando sean peatones o hagan uso de la bicicleta para sus desplazamientos.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio

ACCIÓN 2: *Buzón de recomendaciones de los empleados*

ACTIVIDADES:

Informar a todos los trabajadores de la empresa de la posibilidad de aportar recomendaciones de todo tipo, tanto de accidente, incidentes, vehículos, rutas, vías, etcõ que puedan ser útiles para mejorar la conducción de los empleados.

Dicha posibilidad, será a través de un correo electrónico innovación@ecisa.es. Trimestralmente, dichas aportaciones serán recopiladas por parte de un responsable del Departamento de Prevención de Riesgos Laborales y transmitidas al resto de los trabajadores, mediante una publicación interna en la intranet de la empresa.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio

ACCIÓN 3: Programa de pausas en los tiempos de conducción

ACTIVIDADES:

Establecer procedimientos de trabajo sobre las **pausas en los tiempos de conducción** de los conductores, de forma que se eviten los excesos de conducción.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio, en colaboración con los Directivos Técnicos de Producción.

OBJETIVO: FOMENTAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ACCIÓN 1: Plan para promocionar el uso de transporte público

ACTIVIDADES:

Creación de una campaña interna de sensibilización a todos los empleados en el uso del transporte público para acudir al centro de trabajo. Estará dirigido, tanto para los desplazamientos in misión, cuando sea posible en largos trayectos priorizar la opción de transporte en tren y autobús para rutas habituales, como para en trayectos in itinere. Se realizará envíos de correos electrónicos corporativos animando a los empleados a utilizar el transporte público para acudir al trabajo.

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio.

ACCIÓN 2: Plan para promocionar el uso de bicicleta

ACTIVIDADES:

Creación de una campaña interna de sensibilización a todos los empleados para favorecer el uso de la bicicleta para acudir al centro de trabajo. Y para ello, además de realizar envíos de correos electrónicos corporativos animando a los empleados del uso de la bicicleta, la empresa establecerá las siguientes medidas:

- Habilitación de aparcamientos especiales para bicicletas cerca de las oficinas.
- Habilitación de vestuarios y duchas para aquellos trabajadores que acudan al centro de trabajo en bicicleta. Actualmente, en las oficinas que dispone ECISA en Playa de Juan, ya dispone de las mismas.
- Formación de los trabajadores en el uso seguro de la bicicleta.

RESPONSABLE: Departamento de Servicios Generales, en colaboración con Dirección Financiero y Servicio de Prevención Propio.

ACCIÓN 3: Plan para promocionar el uso de coche compartido

ACTIVIDADES:

Creación de una campaña interna de sensibilización a todos los empleados para favorecer el uso del coche compartido, tanto para los desplazamientos in misión con vehículo de empresa, como para los desplazamientos in itinere, con vehículos propios. Y para ello, además de realizar envíos de correos electrónicos corporativos animando a los empleados del uso compartido, la empresa establecerá un sistema de base de datos de contactos entre trabajadores para consultar la disponibilidad o demanda del coche compartido, se creará un fichero de coche compartido, que se encontrará en la página web en la intranet de la empresa, a la que todo los trabajadores tienen acceso, con los datos de los trabajadores interesados en compartir coche entre compañeros. Las fichas contendrán la información necesaria para elaborar los posibles agrupamientos de personas cuyos desplazamientos conjuntos sean posibles por tener común origen, itinerario, horario etcõ

RESPONSABLE: Departamento de Servicios Generales, en colaboración con Departamento de Personas y Servicio de Prevención Propio.

ACCIÓN 4: Adaptación de horarios

ACTIVIDADES:

Para los desplazamientos principalmente, in itinere, la empresa establecerá una adaptación de los horarios de trabajo, permitiendo flexibilidad de la hora de llegada y de salida para evitar excesos de velocidad y horas punta con gran cantidad de tráfico en las vías. Así como esta medida, también facilitará el uso de transporte público, ya que podrán adaptarse mejor a los servicios existentes. En un principio, se planteará la posibilidad, de organizar la entrada y la salida entre el horario:

-de 7:30 a 9:00 horas (entrada)

-de 18:00 a 19:30 horas (salida)

Dicho horario, será planteado al delegado del comité de empresa, representante de los trabajadores, para consensuarlo y llegar a un acuerdo, concretando el más adecuado para trabajadores y empresa.

RESPONSABLE: Departamento de Personas.

ACCIÓN 5: *Formación de conducción eficiente*

ACTIVIDADES:

Se trata de ofrecer a los trabajadores de la empresa formación específica en conducción eficiente. Se propone que los cursos de formación pueden presentarse en diversas modalidades, on-line o presencial, en función de las necesidades de la empresa o de la situación particular de cada trabajador

RESPONSABLE: Servicio de Prevención Propio

A continuación, se adjunta la planificación de la implantación de las diferentes actividades a desarrollar a través de un cronograma, indicando los plazos establecidos. Estas actividades una vez implantadas en los procesos de trabajo de la empresa, se irán realizando de forma periódica cuando sean necesarias:

4.5.2 COMUNICACIÓN A LA ORGANIZACIÓN

ECISA, una vez establecidas los objetivos y acciones a desarrollar para la implantación de dicho Plan de Seguridad Vial, comunicará a la organización, todos los detalles del mismo, así como los plazos establecidos para la implantación de las acciones. Para ello, se servirá de las siguientes herramientas:

- **Trasladar al Comité de Seguridad y Salud de la empresa**, toda la información, objetivos, acciones, actividades a establecer, para que los **Delegados de Prevención** puedan ir transmitiendo a todos los trabajadores la información.
- El **Jefe de Servicio de Prevención**, enviará un **email informativo**, a todos los trabajadores de ECISA, poniendo en conocimiento los objetivos, las acciones, actividades y la planificación de las mismas, así como las personas responsable y personas de contacto, para solventar cualquier duda.
- En la **intranet de la web de ECISA**, se dispondrá de toda la información correspondiente sobre el Plan de Seguridad Vial.
- Por último, **la Dirección General de la empresa**, enviará un email a todos los trabajadores, informando de la importancia de la colaboración y la implicación de todos los trabajadores, para el éxito en la implantación del Plan de Seguridad Vial.

4.5.3 ADECUACIÓN, EN SU CASO, DE INSTALACIONES Y EQUIPOS

ECISA actualmente dispone de todas las instalaciones y equipos necesarios para poder llevar cabo las actividades establecidas en el Plan de Seguridad Vial.

4.5.4 ESTABLECIMIENTO DE LOS PROCESOS PARA LA GESTIÓN DEL PLAN.

ECISA CIA, GENERAL DE CONSTRUCCIONES, S.A, tiene implantado un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud, conforme a los requisitos de la especificación de la norma OHSAS 18001:2007, y a la vez, éste se encuentra integrado con los sistemas de gestión de calidad (ISO 9001:2015), sistemas de gestión de medio ambiente (ISO 14001:2015) e I+D+i (UNE 166002) , habiendo sido certificado por BUREAU VERITAS Entidad de Certificación acreditada por ENAC.

El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, está basado en procesos, que permite facilitar la implantación y seguimiento de las acciones en materia de seguridad y salud de la empresa. El Plan de Seguridad Vial, se integrará dentro de este sistema de gestión, contando con todas estas herramientas, suficientes para poder llevar a cabo la implantación de las acciones y actividades planteadas en el mismo, así como el seguimiento y eficacia de las mismas.

Además, ECISA dispone de una dirección de correo electrónico corporativo, innovación@ecisa.es, que servirá entre otras funciones, de comunicación entre los trabajadores y los responsables del Plan de Seguridad Vial, en intercambiar información, así como cualquier comentario, idea o sugerencia que surja durante la implantación de las actividades, que servirán para la fase final de análisis y seguimiento de implantación del Plan.

4.5.5 ADAPTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN A LOS CAMBIOS.

Tanto los objetivos, como las acciones y actividades, que ECISA, ha planteado en el Plan de Seguridad Vial, están analizadas y seleccionadas, para la mejora de la seguridad de los trabajadores, sin que ello les exija unos cambios importantes en la organización de sus trabajos. La idea de los responsables del Plan de Seguridad Vial, es mantener a los trabajadores lo más informado posible, así como integrar el mismo, dentro del Sistema de Gestión que la empresa dispone, y con el cuál los trabajadores se encuentran familiarizado.

Además, en la planificación de plazos de implantación de las distintas actividades, se ha tenido en cuenta a lo largo de todo un año, para que los trabajadores vayan asumiendo todas las nuevas ideas y sea posible una adaptación a los posibles cambios, prioritariamente los que más se verán directamente afectados por las medidas a implantar.

4.6 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

4.6.1 INDICADORES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Para el seguimiento del desarrollo del Plan de Seguridad Vial implantado en la empresa, ECISA, establece los siguientes indicadores, relacionados con los objetivos y acciones alcanzar:

OBJETIVO	Reducción de los accidentes laborales de tráfico hasta un 3%
INDICADORES	○ Número de accidentes por zona de trabajo
	○ Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes
	○ Número de horas formación de seguridad vial
OBJETIVO	Mejorar la seguridad de los vehículos de empresa
INDICADORES	○ Número de vehículos de empresa que cuentan con nuevas dotaciones de seguridad vial
OBJETIVO	Conseguir rutas de desplazamientos in misión más seguras
INDICADORES	○ <i>Número de comunicaciones de puntos negros en las vías</i>
	○ <i>Número de comunicaciones de rutas seguras</i>
OBJETIVO	Fomentar una conducción por parte de todos los trabajadores durante sus desplazamientos, tanto in misión como in itinere, más segura.

INDICADORES	○ <i>Número de sugerencias recibidas en el correo corporativo</i>
	○ <i>Número de infracciones de tráfico durante los desplazamientos in misión</i>
OBJETIVO	Fomentar una movilidad sostenible.
INDICADORES	○ <i>Número de trabajadores informados mediante campañas de sensibilización</i>
	○ <i>Consumo de combustible durante los desplazamientos in misión</i>
	○ <i>Número de trabajadores acogidos a programas de flexibilidad de horarios</i>

4.6.2 VALORES DE LOS INDICADORES

Desde el Departamento de Calidad, Medio Ambiente y Prevención de riesgos laborales, se recopilarán todos los datos obtenidos de los indicadores anteriormente establecidos, desde las diferentes fuentes de información, algunas propias del departamento, y otras se deberá solicitar información a distintos departamentos de la empresa que dispongan de los datos. Y estos serán registrados junto con el resto de indicadores del Sistema de Gestión que dispone ECISA, para el análisis y evaluación por parte de la Dirección de Calidad, Medio Ambiente, PRL e I+D+i.

4.6.3 ANALIZAR Y EVALUAR EL RESULTADO DE LOS INDICADORES

Tal y como hemos comentado con anterioridad, el Plan de Seguridad Vial de ECISA, formará parte del Sistema de Gestión Integrada que ECISA ya dispone actualmente, por lo que el análisis y evaluación del resultado de los indicadores establecidos, serán analizados en la revisión anual del Sistema de Gestión.

La Dirección de Calidad, Medio Ambiente, Prevención de riesgos laborales e I+D+i, realiza anualmente la revisión del Sistema de Gestión Integrada de ECISA, con el objeto de asegurar el grado de eficacia y adecuación continuada del Sistema de gestión, según los procesos establecidos, P150- REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN y P110/060 REVISAR PLAN ESTRATÉGICO.

Además de la revisión anual, se realizará un seguimiento de los objetivos y acciones, al menos cada 4 meses con objeto de conocer su evolución. Actualizando la información relativa al seguimiento de objetivos, con cierre de datos a 30 junio, 30 de septiembre y 31 diciembre.

De dicha revisión, se elaborará un INFORME DE REVISIÓN DEL SISTEMA, donde se incluirá las siguientes consideraciones respecto al:

- Estado de las acciones de las revisiones anteriores.
- Desempeño y eficacia del Sistema de Gestión.
- Adecuación de los recursos
- Eficacia de las acciones para abordar riesgos y oportunidades
- Oportunidades de mejora.

Así mismo, la Dirección de CA, MA, PRL e I+D+i, actualiza la información correspondiente del SEGUIMIENTO DE OBJETIVOS, del año para su revisión y análisis por parte de la ALTA DIRECCIÓN.

A través de la reunión del Comité de Dirección, la Alta Dirección de ECISA, analiza la información del desempeño del Sistema de Gestión a través INFORME DE REVISIÓN DEL SISTEMA , así como analiza el grado de consecución de los objetivos anuales a través del informe SEGUIMIENTO DE OBJETIVOS.

De la revisión del Sistema de Gestión, la Alta Dirección evaluará si los recursos disponibles son suficientes para cumplir los resultados, identificará cualquier necesidad de cambio en el Sistema de gestión. Así mismo la Alta Dirección revisa y aprueba el seguimiento de objetivos del año, entre los que se encontrarán los establecidos en el Plan de Seguridad Vial, y aprueba los nuevos objetivos para el año en curso.

4.6.4 MEDIDAS CORRECTIVAS ADOPTAR

Tras el análisis y evaluación por parte de la Alta Dirección de ECISA, de los indicadores establecidos, y las acciones que se están llevando a cabo, si se llega a la conclusión que dichas acciones no permitirán alcanzar los resultados de los objetivos establecidos, o que el ritmo de ejecución no se adapta a lo previsto. La Dirección estudiará, evaluará y establecerá las nuevas acciones o medidas oportunas para:

- Eliminar los problemas o deficiencias que se manifiesten en el funcionamiento del Sistema de Gestión.
- Incorporar las modificaciones necesarias para mejorar la eficacia del Sistema de Gestión y sus procesos, para alcanzar así los objetivos propuestos.

Los resultados alcanzados serán documentados a través del INFORME DE REVISIÓN DEL SISTEMA, así mismo, los resultados relevantes de la revisión del sistema por la Dirección estarán disponibles para su comunicación y consulta.

		Leves		Graves		Mortales		Total	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Accidentes de trabajo	No	523.202	88,50%	3.869	77,90%	427	67,90%	527.498	88,40%
	Si (ALT)	67.807	11,50%	1.099	22,10%	202	32,10%	69.108	11,60%
Total		591.009	100,00%	4.968	100,00%	629	100,00%	596.606	100,00%

En los accidentes de trabajo leve el peso porcentual del accidente laboral de tráfico es del 11,5 % aumenta en el caso de accidentes de trabajo graves al 22,1 % y en el caso de los accidentes mortales los accidentes laborales de tráfico representan el 32,1%.

El tipo de actividad económica que desarrolla la empresa es un factor fundamental en la aparición de los accidentes laborales de tráfico. Se observa que la gran mayoría de los accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo ocurren en el sector Servicios. Siendo el sector Construcción quien presenta el mayor índice de incidencia en cuanto a los accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo junto con el sector Servicios, superando ambos la media en 1,3 y 1,1 veces, respectivamente.

Sector	ALT en jornada de trabajo	%	Indice de incidencia
Agrario	290	1,60%	43,9
Industria	1331	7,10%	0,671
Construcción	1275	6,80%	1,588
Servicios	15737	84,50%	1,349
TOTAL	18633	100,00%	123,3

Si comparamos estos datos del Informe del INSSTT con los datos que disponemos de ECISA, en el periodo de tiempo desde el 2009-2018, la siniestralidad laboral causada por accidentes de tráfico en ECISA supone un 5% de los accidentes de trabajo con baja registrados, 3 de 60. De este porcentaje, los accidentes in itinere suponen un 3%, y los ocurridos en misión un 2%, porcentajes muy inferiores al 11,5% reconocidos por el INSSTT, pero no por ello menos importantes, ya que como hemos comentado durante el TFM en varias ocasiones los accidentes laborales de tráfico suelen tener consecuencias humanas muy graves, y es por ello que debemos intentar entre todos concienciarnos en el problema y disponer de la voluntad de afrontarlo.

De aquí, que la empresa ECISA, para intentar conseguir reducir dichos porcentajes de accidentabilidad, desde el Departamento de Prevención Propio con la colaboración de todos los trabajadores de la empresa y desde el apoyo pleno de la Dirección de la misma, ha establecido entre sus medidas preventivas del Plan de Prevención la elaboración de un Plan de Seguridad Vial, el cual he desarrollado como Trabajo Fin de Master.

Una de las claves en un Plan de Seguridad Vial, es marcar los objetivos a conseguir, ECISA ha establecido los siguientes objetivos alcanzar:

Objetivo principal:

- Reducción de los accidentes laborales de tráfico, dos puntos con respecto el dato actual 5 %, alcanzando un índice de accidentes laborales de tráfico final del 3%.

Objetivos específicos:

- Mejorar la seguridad de los vehículos de empresa
- Conseguir rutas de desplazamientos in misión más seguras
- Fomentar una conducción por parte de todos los trabajadores durante sus desplazamientos, tanto in misión como in itinere, más segura.
- Fomentar una movilidad sostenible.

Y para alcanzar los mismos, ECISA deberá implantar las siguientes acciones:

- ❖ *Acciones específicas para formar a los conductores en Seguridad Vial*
- ❖ *Establecer protocolos específicos en la Vigilancia de la Salud*
- ❖ *Acciones específicas para sensibilizar a los conductores*

- ❖ *Mantenimiento preventivo de los vehículos*
- ❖ *Establecer criterios de seguridad a la hora de adquirir vehículos de empresa*
- ❖ *Acciones de sensibilización dirigidas a un chequeo del coche por el personal previo a la conducción*
- ❖ *Establecer sistema de información sobre el estado de las carreteras*
- ❖ *Informar a los trabajadores de los puntos negros existentes en la red de carreteras a emplear habitualmente.*
- ❖ *Manual para la prevención de accidentes laborales*
- ❖ *Buzón de recomendaciones de los empleados*
- ❖ *Programa de pausas en los tiempos de conducción*
- ❖ *Plan para promocionar el uso de transporte público*
- ❖ *Plan para promocionar el uso de bicicleta*
- ❖ *Plan para promocionar el uso de coche compartido*
- ❖ *Adaptación de horarios*
- ❖ *Formación de conducción eficiente*

Acciones que deberán ser implantadas a través del desarrollo de ciertas actividades planificadas y programadas a los largo del periodo del año 2019-2020.

Pero para que realmente la empresa ECISA, pueda alcanzar sus objetivos y el Plan de Seguridad Vial sea un éxito rotundo, es necesaria la participación y aceptación por parte de todos los trabajadores, en ellos incluyo desde los altos cargos directivos hasta los trabajadores en prácticas.

Es fundamental, el compromiso de ECISA como empresa, ya que esta es la que debe implicarse en la financiación, en liderar el proyecto aquí desarrollado, garantizar a sus trabajadores el tiempo que precise para el desarrollo de las actividades establecidas, así como en actuar con comportamientos ejemplarizantes, pero no es menos importante, el papel que juega el resto de los trabajadores, y sobre todo la aceptación por parte de estos, en estar dispuestos a asumir los posibles cambios que puedan sufrir al establecer ciertas acciones y en la implicación en las actividades para conseguir los objetivos, por tanto, es cosa de todos, y no cabe duda que para conseguir que funcione deben establecerse un acuerdo entre ambas partes, siendo este papel más importante si acaso, cuando nos referimos en la prevención de accidentes in itinere, ya que el control por parte de la empresa en estos casos es más limitado, por tanto, es mucho más necesaria la colaboración de todos los trabajadores, pues incluso en gran parte de los casos se trata de su propio vehículo.

Desde mi experiencia laboral, he llegado a la conclusión que no es fácil la implantación de un nuevo proyecto, no solo me refiero a conseguir la implicación plena de la dirección de una empresa, si no también hacer partícipes de este al resto de los trabajadores, ya que el personal en términos generales, es animal de costumbres+ y es difícil hacerles cambiar aunque sea para mejorar su seguridad, y en muchos casos ya no solo eso, si no para evitar sufrir un accidente con graves consecuencias.

Los que nos dedicamos al sector de la construcción sabemos, que muchos de los riesgos a los que se exponen los trabajadores en su día a día, si no se establecen unas medidas preventivas efectivas para sus trabajos pueden tener estos trágicos resultados, y sobre todo si el riesgo al que se someten lo tienen tan asumido por su continuidad, que ni lo ven como tal, entrando a jugar el factor confianza, un enemigo de la seguridad. Esto mismo ocurre con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico, ya que el vehículo es el medio de transporte por excelencia.

Solo comentar que cuando comencé con la elaboración del Plan de Seguridad Vial, una de las primeras actividades a realizar, fue solicitar la colaboración del resto de mis compañeros mediante la elaboración de un breve cuestionario voluntario para el diagnóstico de la empresa, la participación fue de un 64%, que no está nada mal, pero que creo que no es suficiente, porque esto me hace entender que el proyecto no es de igual interés para todos los trabajadores.

De los datos analizados, concluyo que muchos de ellos no reconocían el riesgo de accidente de tráfico in misión e in itinere, como accidente de trabajo, y muchos de ellos no están dispuestos a priori, en el uso de otras alternativas de modo de transporte público, pues solo ven inconvenientes, la distancias, tiempo etc.. , e incluso un 35% de los trabajadores no estaría dispuesto a compartir por turnos el coche.

Con todo esto quiero indicar que aunque una empresa establezca todos los medios posibles para la seguridad de sus trabajadores, que por supuesto es el primer paso, si estos no están concienciados y no lo interpretan como un bien para mejorar su trabajo, es muy difícil conseguir la seguridad plena en la misma.

Por eso, desde el Departamento de Prevención propio de ECISA, unas de las labores importantes para la implantación del Plan de seguridad Vial será intentar conseguir el compromiso de todos, y para ello empezaremos con la formación y las campañas de sensibilización, para que los trabajadores vean este proyecto como algo necesario y positivo para su seguridad, y no como una nueva imposición más ~~la~~aventada por los técnicos de prevención de la empresa+.



6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

-DGT e INSHT, Edita: Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial en la Empresa 2011. **Guía metodológica Í Plan tipo de Seguridad Vial en la empresaí .**

- Página Web FUNDACIÓN MAPFRE www.seguridadvialenlaempresa.com.

-FREMAP. Informe de Orientación en Prevención . Análisis Accidentes Laborales de Tráfico Periodo 2009-2018.



7. BIBLIOGRAFÍA

- FREMAP 16/06/2014 **Integración de la seguridad vial en la prevención de riesgos laborales.** Percepciones y Opiniones
- DGT, 13/12/12. **Fomento de la Seguridad Vial en las empresas:** Líneas de Actuación.
- INSST **Informe de accidentes de tráfico 2017.**
- FUNDACION MAPFRE. Instituto de Seguridad Vial. **Í Informe PRAISEÍ .**
- RACE, www.plandemovilidad.es/ **Plataforma de Movilidad y seguridad vial en la empresa.**



8. ANEXOS

ANEXO I. MODELO DE CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR.

ANEXO II: MODELO DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA.



ANEXO I. MODELO DE CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR. (Se añaden algunos ejemplos de los datos obtenidos)

CUESTIONARIO PARA TRABAJADOR.
DIAGNOSTICO DE SITUACION
EMPRESA

Fecha: Marzo 2019

<u>CENTRO</u>	
<input type="checkbox"/> AV. COSTA BLANCA	<input type="checkbox"/> MADRID
<input type="checkbox"/> ALMACÉN EL ALTET	<input checked="" type="checkbox"/> OBRAS

El cuestionario para el diagnostico de situación de la empresa es una herramienta para lograr información real sobre los modos de transporte y las características de los desplazamientos que realizan los trabajadores de la empresa. La información aquí contenida solo será utilizada para establecer un Plan de Acción derivado del Plan de Seguridad Vial de la empresa. Es voluntario y anónimo. **¡GRACIAS POR PARTICIPAR!**

Nº	PREGUNTA O CUESTIÓN	RESPUESTA
1	SEXO	<input type="checkbox"/> HOMBRE <input checked="" type="checkbox"/> MUJER
2	EDAD	40
3	HORARIOS DE TRABAJO	<input type="checkbox"/> JORNADA PARTIDA <input checked="" type="checkbox"/> TURNO DE MAÑANA <input type="checkbox"/> TURNO DE TARDE <input type="checkbox"/> TURNO DE NOCHE <input type="checkbox"/> TURNOS ROTATIVOS
4	PUESTO DE TRABAJO	TOPÓGRAFO
5	EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN AÑOS	22
6	ACCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
7	INCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN INCIDENTE DE TRÁFICO PRODUCIENDOSE DAÑOS MATERIALES PERO NO PERSONALES?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
8	¿CON QUE FRECUENCIA REALIZA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN? (POR TRABAJO)	<input type="checkbox"/> A DIARIO <input checked="" type="checkbox"/> ALGUNA VEZ A LA SEMANA <input type="checkbox"/> UNA O DOS VECES MES <input type="checkbox"/> VARIAS VECES AL AÑO
9	¿CONDUCE SU PROPIO VEHICULO PARA ESTOS DESPLAZAMIENTOS?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO

10	MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN, SON EN GENERAL PLANIFICADOS POR:	<input checked="" type="checkbox"/> YO MISMO <input type="checkbox"/> LA EMPRESA
11	¿CON CUANTO TIEMPO DE ANTELACIÓN SE SUELEN PREVER MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISION?	VARIABLE, DESDE 1 DÍA A 1 SEMANA
12	TRAYECTOS "IN ITINIERE": INDIQUE MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO QUE UTILIZO PARA LOS TRAYECTOS CASA-TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> TRANSPORTE PÚBLICO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> TRANSPORTE COLECTIVO EMPRESA <input type="checkbox"/> OTRO _____
13	INDIQUE DE FORMA APROXIMADA EL NÚMERO DE KILÓMETROS ENTRE SU DOMICILIO Y SU PUESTO DE TRABAJO (IDA Y VUELTA)	<input type="checkbox"/> MENOS DE 1 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 1-2 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 2-5 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 5-10 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 10-20 KM <input checked="" type="checkbox"/> MÁS DE 20 KM
14	SI ALGÚN DÍA NO PUEDE UTILIZAR EL MEDIO DE DESPLAZAMIENTO HABITUAL, ¿CUAL EMPLEA?	<input checked="" type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> AUTOBÚS <input type="checkbox"/> TRANVÍA <input type="checkbox"/> METRO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> OTRO _____
15	DE FORMA APROXIMADA, INDIQUE CUANTO TIEMPO INVIERTE EN IR DESDE SU DOMICILIO HASTA EL TRABAJO. (TRAYECTO IDA Y VUELTA)	VARIABLE, DESDE 40´ A 4 HORAS
16	SUPONGAMOS QUE VD, HABITUALMENTE NO UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA IR AL TRABAJO. UTILIZARÍA MÁS EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEJARÍA DE USAR EL COCHE SI:	<input checked="" type="checkbox"/> HUBIERA UN MEJOR SERVICIO (MÁS TRENES, AUTOBUSES, ETC.). <input type="checkbox"/> SI LOS HORARIOS SE AJUSTASEN MÁS A SUS NECESIDADES.
17	SI VD. UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO. INDIQUE POR QUÉ MOTIVO FUNDAMENTALMENTE LO HACE.	<input type="checkbox"/> ES BARATO <input type="checkbox"/> ES RÁPIDO <input type="checkbox"/> ES CÓMODO <input type="checkbox"/> CONTAMINA MENOS <input type="checkbox"/> NO DISPONGO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> PROBLEMAS DE APARCAMIENTO <input type="checkbox"/> NO TENGO CARNET DE CONDUCIR <input type="checkbox"/> HAY PARADAS CERCA DE TRABAJO/CASA
18	SI VIVIERA CERCA DE UNO O VARIOS COMPAÑEROS DE TRABAJO, ¿LE IMPORTARÍA ESTABLECER UNOS TURNOS PARA COMPARTIR COCHE?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO

19	SI PUDIERA IR AL TRABAJO EN BICICLETA, ¿LO HARÍA?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO
20	INDIQUE QUE INCONVENIENTES REALES VE PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA PARA DESPLAZARSE DESDE SU CASA AL TRABAJO.	<input checked="" type="checkbox"/> LA DISTANCIA A RECORRER <input type="checkbox"/> FALTA DE LUGAR DONDE APARCARLA <input type="checkbox"/> AUSENCIA DE CARRIL-BICI <input type="checkbox"/> HE DE CIRCULAR POR VÍAS CON MUCHO TRAFICO MOTORIZADO <input checked="" type="checkbox"/> EL CALOR Y LA TRANSPIRACIÓN <input checked="" type="checkbox"/> OTRO <u>BULTOS DE TRABAJO</u>
21	PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA EN SUS DESPLAZAMIENTOS (INDIQUE TODOS LOS QUE CONSIDERE ADECUADOS EN SU CASO):	<input type="checkbox"/> INTENSIDAD DEL TRÁFICO <input type="checkbox"/> CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS <input type="checkbox"/> TIPO DE VEHÍCULO O SUS CARACTERÍSTICAS <input type="checkbox"/> ESTADO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> ORGANIZACIÓN DE TRABAJO <input type="checkbox"/> MI PROPIA CONDUCCIÓN <input checked="" type="checkbox"/> ESTADO PSICOFÍSICO(CANSANCIO, SUEÑO, ESTRÉS....) <input checked="" type="checkbox"/> OTROS CONDUCTORES <input type="checkbox"/> ESTADO INFRAESTRUCTURAS/VÍAS <input type="checkbox"/> FALTA DE INFORMACIÓN O FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL <input type="checkbox"/> OTRAS _____
22	SUS PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES SERÍAN	EN DISTANCIAS LARGAS DAR LOS MEDIOS NECESARIOS PARA SU COMODIDAD
23	SI SE LE OCURRE ALGUNA IDEA PARA MEJORAR O FACILITAR EL TRANSPORTE ENTRE SU DOMICILIO Y SU TRABAJO INDÍQUELA.	

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

CUESTIONARIO PARA TRABAJADOR.
DIAGNOSTICO DE SITUACION
EMPRESA

Fecha: Marzo 2019

<u>CENTRO</u>	
<input checked="" type="checkbox"/> AV. COSTA BLANCA	<input type="checkbox"/> MADRID
<input type="checkbox"/> ALMACÉN EL ALTET	<input type="checkbox"/> OBRAS

El cuestionario para el diagnóstico de situación de la empresa es una herramienta para lograr información real sobre los modos de transporte y las características de los desplazamientos que realizan los trabajadores de la empresa. La información aquí contenida solo será utilizada para establecer un Plan de Acción derivado del Plan de Seguridad Vial de la empresa. Es voluntario y anónimo. **¡GRACIAS POR PARTICIPAR!**

Nº	PREGUNTA O CUESTIÓN	RESPUESTA
1	SEXO	<input checked="" type="checkbox"/> HOMBRE <input type="checkbox"/> MUJER
2	EDAD	61
3	HORARIOS DE TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> JORNADA PARTIDA <input type="checkbox"/> TURNO DE MAÑANA <input type="checkbox"/> TURNO DE TARDE <input type="checkbox"/> TURNO DE NOCHE <input type="checkbox"/> TURNOS ROTATIVOS
4	PUESTO DE TRABAJO	RECURSOS
5	EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN AÑOS	43
6	ACCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
7	INCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN INCIDENTE DE TRÁFICO PRODUCIENDOSE DAÑOS MATERIALES PERO NO PERSONALES?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
8	¿CON QUE FRECUENCIA REALIZA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN? (POR TRABAJO)	<input type="checkbox"/> A DIARIO <input checked="" type="checkbox"/> ALGUNA VEZ A LA SEMANA <input type="checkbox"/> UNA O DOS VECES MES <input type="checkbox"/> VARIAS VECES AL AÑO
9	¿CONDUCE SU PROPIO VEHICULO PARA ESTOS DESPLAZAMIENTOS?	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO

10	MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN, SON EN GENERAL PLANIFICADOS POR:	<input checked="" type="checkbox"/> YO MISMO <input type="checkbox"/> LA EMPRESA
11	¿CON CUANTO TIEMPO DE ANTELACIÓN SE SUELEN PREVER MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISION?	DEPENDE
12	TRAYECTOS "IN ITINIERE": INDIQUE MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO QUE UTILIZO PARA LOS TRAYECTOS CASA-TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> TRANSPORTE PÚBLICO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> TRANSPORTE COLECTIVO EMPRESA <input type="checkbox"/> OTRO _____
13	INDIQUE DE FORMA APROXIMADA EL NÚMERO DE KILÓMETROS ENTRE SU DOMICILIO Y SU PUESTO DE TRABAJO (IDA Y VUELTA)	<input type="checkbox"/> MENOS DE 1 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 1-2 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 2-5 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 5-10 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 10-20 KM <input checked="" type="checkbox"/> MÁS DE 20 KM
14	SI ALGÚN DÍA NO PUEDE UTILIZAR EL MEDIO DE DESPLAZAMIENTO HABITUAL, ¿CUAL EMPLEA?	<input checked="" type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> AUTOBÚS <input type="checkbox"/> TRANVÍA <input type="checkbox"/> METRO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> OTRO _____
15	DE FORMA APROXIMADA, INDIQUE CUANTO TIEMPO INVIERTE EN IR DESDE SU DOMICILIO HASTA EL TRABAJO. (TRAYECTO IDA Y VUELTA)	1 HORA
16	SUPONGAMOS QUE VD, HABITUALMENTE NO UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA IR AL TRABAJO. UTILIZARÍA MÁS EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEJARÍA DE USAR EL COCHE SI:	<input type="checkbox"/> HUBIERA UN MEJOR SERVICIO (MÁS TRENES, AUTOBUSES, ETC.). <input checked="" type="checkbox"/> SI LOS HORARIOS SE AJUSTASEN MÁS A SUS NECESIDADES.
17	SI VD. UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO. INDIQUE POR QUÉ MOTIVO FUNDAMENTALMENTE LO HACE.	<input type="checkbox"/> ES BARATO <input type="checkbox"/> ES RÁPIDO <input type="checkbox"/> ES CÓMODO <input type="checkbox"/> CONTAMINA MENOS <input type="checkbox"/> NO DISPONGO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> PROBLEMAS DE APARCAMIENTO <input type="checkbox"/> NO TENGO CARNET DE CONDUCIR <input type="checkbox"/> HAY PARADAS CERCA DE TRABAJO/CASA
18	SI VIVIERA CERCA DE UNO O VARIOS COMPAÑEROS DE TRABAJO, ¿LE IMPORTARÍA ESTABLECER UNOS TURNOS PARA COMPARTIR COCHE?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO

19	SI PUDIERA IR AL TRABAJO EN BICICLETA, ¿LO HARÍA?	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO
20	INDIQUE QUE INCONVENIENTES REALES VE PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA PARA DESPLAZARSE DESDE SU CASA AL TRABAJO.	<input checked="" type="checkbox"/> LA DISTANCIA A RECORRER <input type="checkbox"/> FALTA DE LUGAR DONDE APARCARLA <input type="checkbox"/> AUSENCIA DE CARRIL-BICI <input type="checkbox"/> HE DE CIRCULAR POR VÍAS CON MUCHO TRAFICO MOTORIZADO <input type="checkbox"/> EL CALOR Y LA TRANSPIRACIÓN <input type="checkbox"/> OTRO ____
21	PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA EN SUS DESPLAZAMIENTOS (INDIQUE TODOS LOS QUE CONSIDERE ADECUADOS EN SU CASO):	<input checked="" type="checkbox"/> INTENSIDAD DEL TRÁFICO <input type="checkbox"/> CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS <input type="checkbox"/> TIPO DE VEHÍCULO O SUS CARACTERÍSTICAS <input type="checkbox"/> ESTADO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> ORGANIZACIÓN DE TRABAJO <input type="checkbox"/> MI PROPIA CONDUCCIÓN <input type="checkbox"/> ESTADO PSICOFÍSICO(CANSANCIO, SUEÑO, ESTRÉS....) <input type="checkbox"/> OTROS CONDUCTORES <input type="checkbox"/> ESTADO INFRAESTRUCTURAS/VÍAS <input type="checkbox"/> FALTA DE INFORMACIÓN O FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL <input type="checkbox"/> OTRAS ____
22	SUS PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES SERÍAN	
23	SI SE LE OCURRE ALGUNA IDEA PARA MEJORAR O FACILITAR EL TRANSPORTE ENTRE SU DOMICILIO Y SU TRABAJO INDÍQUELA.	

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

CUESTIONARIO PARA TRABAJADOR.
DIAGNOSTICO DE SITUACION
EMPRESA

Fecha: Marzo 2019

<u>CENTRO</u>	
<input checked="" type="checkbox"/> AV. COSTA BLANCA	<input type="checkbox"/> MADRID
<input type="checkbox"/> ALMACÉN EL ALTET	<input type="checkbox"/> OBRAS

El cuestionario para el diagnostico de situación de la empresa es una herramienta para lograr información real sobre los modos de transporte y las características de los desplazamientos que realizan los trabajadores de la empresa. La información aquí contenida solo será utilizada para establecer un Plan de Acción derivado del Plan de Seguridad Vial de la empresa. Es voluntario y anónimo. **¡GRACIAS POR PARTICIPAR!**

Nº	PREGUNTA O CUESTIÓN	RESPUESTA
1	SEXO	<input type="checkbox"/> HOMBRE <input checked="" type="checkbox"/> MUJER
2	EDAD	43
3	HORARIOS DE TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> JORNADA PARTIDA <input type="checkbox"/> TURNO DE MAÑANA <input type="checkbox"/> TURNO DE TARDE <input type="checkbox"/> TURNO DE NOCHE <input type="checkbox"/> TURNOS ROTATIVOS
4	PUESTO DE TRABAJO	DIRECCIÓN
5	EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN AÑOS	25
6	ACCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
7	INCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN INCIDENTE DE TRÁFICO PRODUCIENDOSE DAÑOS MATERIALES PERO NO PERSONALES?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
8	¿CON QUE FRECUENCIA REALIZA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN? (POR TRABAJO)	<input type="checkbox"/> A DIARIO <input checked="" type="checkbox"/> ALGUNA VEZ A LA SEMANA <input type="checkbox"/> UNA O DOS VECES MES <input type="checkbox"/> VARIAS VECES AL AÑO
9	¿CONDUCE SU PROPIO VEHICULO PARA ESTOS DESPLAZAMIENTOS?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO

10	MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN, SON EN GENERAL PLANIFICADOS POR:	<input checked="" type="checkbox"/> YO MISMO <input type="checkbox"/> LA EMPRESA
11	¿CON CUANTO TIEMPO DE ANTELACIÓN SE SUELEN PREVER MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISION?	2-3 DIAS
12	TRAYECTOS "IN ITINIERE": INDIQUE MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO QUE UTILIZO PARA LOS TRAYECTOS CASA-TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> TRANSPORTE PÚBLICO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> TRANSPORTE COLECTIVO EMPRESA <input type="checkbox"/> OTRO _____
13	INDIQUE DE FORMA APROXIMADA EL NÚMERO DE KILÓMETROS ENTRE SU DOMICILIO Y SU PUESTO DE TRABAJO (IDA Y VUELTA)	<input type="checkbox"/> MENOS DE 1 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 1-2 KM <input checked="" type="checkbox"/> ENTRE 2-5 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 5-10 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 10-20 KM <input type="checkbox"/> MÁS DE 20 KM
14	SI ALGÚN DÍA NO PUEDE UTILIZAR EL MEDIO DE DESPLAZAMIENTO HABITUAL, ¿CUAL EMPLEA?	<input type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> AUTOBÚS <input type="checkbox"/> TRANVÍA <input type="checkbox"/> METRO <input checked="" type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> OTRO _____
15	DE FORMA APROXIMADA, INDIQUE CUANTO TIEMPO INVIERTE EN IR DESDE SU DOMICILIO HASTA EL TRABAJO. (TRAYECTO IDA Y VUELTA)	10 MINUTOS (5 MINUTOS X TRAYECTO)
16	SUPONGAMOS QUE VD, HABITUALMENTE NO UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA IR AL TRABAJO. UTILIZARÍA MÁS EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEJARÍA DE USAR EL COCHE SI:	<input type="checkbox"/> HUBIERA UN MEJOR SERVICIO (MÁS TRENES, AUTOBUSES, ETC.). <input checked="" type="checkbox"/> SI LOS HORARIOS SE AJUSTASEN MÁS A SUS NECESIDADES.
17	SI VD. UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO. INDIQUE POR QUÉ MOTIVO FUNDAMENTALMENTE LO HACE.	<input type="checkbox"/> ES BARATO <input type="checkbox"/> ES RÁPIDO <input type="checkbox"/> ES CÓMODO <input type="checkbox"/> CONTAMINA MENOS <input type="checkbox"/> NO DISPONGO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> PROBLEMAS DE APARCAMIENTO <input type="checkbox"/> NO TENGO CARNET DE CONDUCIR <input type="checkbox"/> HAY PARADAS CERCA DE TRABAJO/CASA

18	SI VIVIERA CERCA DE UNO O VARIOS COMPAÑEROS DE TRABAJO, ¿LE IMPORTARÍA ESTABLECER UNOS TURNOS PARA COMPARTIR COCHE?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO
19	SI PUDIERA IR AL TRABAJO EN BICICLETA, ¿LO HARÍA?	<input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO
20	INDIQUE QUE INCONVENIENTES REALES VE PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA PARA DESPLAZARSE DESDE SU CASA AL TRABAJO.	<input type="checkbox"/> LA DISTANCIA A RECORRER <input type="checkbox"/> FALTA DE LUGAR DONDE APARCARLA <input type="checkbox"/> AUSENCIA DE CARRIL-BICI <input checked="" type="checkbox"/> HE DE CIRCULAR POR VÍAS CON MUCHO TRAFICO MOTORIZADO <input checked="" type="checkbox"/> EL CALOR Y LA TRANSPIRACIÓN <input type="checkbox"/> OTRO _____
21	PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA EN SUS DESPLAZAMIENTOS (INDIQUE TODOS LOS QUE CONSIDERE ADECUADOS EN SU CASO):	<input type="checkbox"/> INTENSIDAD DEL TRÁFICO <input type="checkbox"/> CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS <input type="checkbox"/> TIPO DE VEHÍCULO O SUS CARACTERÍSTICAS <input type="checkbox"/> ESTADO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> ORGANIZACIÓN DE TRABAJO <input type="checkbox"/> MI PROPIA CONDUCCIÓN <input checked="" type="checkbox"/> ESTADO PSICOFÍSICO(CANSANCIO, SUEÑO, ESTRÉS....) <input checked="" type="checkbox"/> OTROS CONDUCTORES <input type="checkbox"/> ESTADO INFRAESTRUCTURAS/VÍAS <input type="checkbox"/> FALTA DE INFORMACIÓN O FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL <input type="checkbox"/> OTRAS _____
22	SUS PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES SERÍAN	MAYOR COMPROMISO ANTE LA SEGURIDAD POR PARTE DE LOS CONDUCTORES
23	SI SE LE OCURRE ALGUNA IDEA PARA MEJORAR O FACILITAR EL TRANSPORTE ENTRE SU DOMICILIO Y SU TRABAJO INDÍQUELA.	

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!



CUESTIONARIO PARA TRABAJADOR.
DIAGNOSTICO DE SITUACION
EMPRESA

CENTRO	
<input checked="" type="checkbox"/> AV. COSTA BLANCA	<input type="checkbox"/> MADRID
<input type="checkbox"/> ALMACÉN EL ALTET	<input type="checkbox"/> OBRAS

Fecha: Marzo 2019

El cuestionario para el diagnostico de situación de la empresa es una herramienta para lograr información real sobre los modos de transporte y las características de los desplazamientos que realizan los trabajadores de la empresa. La información aquí contenida solo será utilizada para establecer un Plan de Acción derivado del Plan de Seguridad Vial de la empresa. Es voluntario y anónimo. **¡GRACIAS POR PARTICIPAR!**

Nº	PREGUNTA O CUESTIÓN	RESPUESTA
1	SEXO	<input type="checkbox"/> HOMBRE <input checked="" type="checkbox"/> MUJER
2	EDAD	38
3	HORARIOS DE TRABAJO	<input type="checkbox"/> JORNADA PARTIDA <input checked="" type="checkbox"/> TURNO DE MAÑANA <input type="checkbox"/> TURNO DE TARDE <input type="checkbox"/> TURNO DE NOCHE <input type="checkbox"/> TURNOS ROTATIVOS
4	PUESTO DE TRABAJO	ADMINISTRATIVO
5	EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN AÑOS	17
6	ACCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
7	INCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN INCIDENTE DE TRÁFICO PRODUCIENDOSE DAÑOS MATERIALES PERO NO PERSONALES?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
8	¿CON QUE FRECUENCIA REALIZA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN? (POR TRABAJO)	<input type="checkbox"/> A DIARIO <input type="checkbox"/> ALGUNA VEZ A LA SEMANA <input type="checkbox"/> UNA O DOS VECES MES <input checked="" type="checkbox"/> VARIAS VECES AL AÑO
9	¿CONDUCE SU PROPIO VEHICULO PARA ESTOS DESPLAZAMIENTOS?	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO

10	MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN, SON EN GENERAL PLANIFICADOS POR:	<input checked="" type="checkbox"/> YO MISMO <input type="checkbox"/> LA EMPRESA
11	¿CON CUANTO TIEMPO DE ANTELACIÓN SE SUELEN PREVER MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISION?	1 DIA O 2 DIAS
12	TRAYECTOS "IN ITINIERE": INDIQUE MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO QUE UTILIZO PARA LOS TRAYECTOS CASA-TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> TRANSPORTE PÚBLICO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> TRANSPORTE COLECTIVO EMPRESA <input type="checkbox"/> OTRO _____
13	INDIQUE DE FORMA APROXIMADA EL NÚMERO DE KILÓMETROS ENTRE SU DOMICILIO Y SU PUESTO DE TRABAJO (IDA Y VUELTA)	<input type="checkbox"/> MENOS DE 1 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 1-2 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 2-5 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 5-10 KM <input checked="" type="checkbox"/> ENTRE 10-20 KM <input type="checkbox"/> MÁS DE 20 KM
14	SI ALGÚN DÍA NO PUEDE UTILIZAR EL MEDIO DE DESPLAZAMIENTO HABITUAL, ¿CUAL EMPLEA?	<input type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> AUTOBÚS <input type="checkbox"/> TRANVÍA <input type="checkbox"/> METRO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> OTRO <u>VEO LA POSIBILIDAD DE IRME CON ALGUN COMPAÑERO/A</u>
15	DE FORMA APROXIMADA, INDIQUE CUANTO TIEMPO INVIERTE EN IR DESDE SU DOMICILIO HASTA EL TRABAJO. (TRAYECTO IDA Y VUELTA)	15 MINUTOS
16	SUPONGAMOS QUE VD, HABITUALMENTE NO UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA IR AL TRABAJO. UTILIZARÍA MÁS EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEJARÍA DE USAR EL COCHE SI:	<input checked="" type="checkbox"/> HUBIERA UN MEJOR SERVICIO (MÁS TRENES, AUTOBUSES, ETC.). <input type="checkbox"/> SI LOS HORARIOS SE AJUSTASEN MÁS A SUS NECESIDADES.
17	SI VD. UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO. INDIQUE POR QUÉ MOTIVO FUNDAMENTALMENTE LO HACE.	<input type="checkbox"/> ES BARATO <input type="checkbox"/> ES RÁPIDO <input type="checkbox"/> ES CÓMODO <input type="checkbox"/> CONTAMINA MENOS <input type="checkbox"/> NO DISPONGO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> PROBLEMAS DE APARCAMIENTO <input type="checkbox"/> NO TENGO CARNET DE CONDUCIR <input type="checkbox"/> HAY PARADAS CERCA DE TRABAJO/CASA
18	SI VIVIERA CERCA DE UNO O VARIOS COMPAÑEROS DE TRABAJO, ¿LE IMPORTARÍA ESTABLECER UNOS TURNOS	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO

	PARA COMPARTIR COCHE?	
19	SI PUDIERA IR AL TRABAJO EN BICICLETA, ¿LO HARÍA?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO
20	INDIQUE QUE INCONVENIENTES REALES VE PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA PARA DESPLAZARSE DESDE SU CASA AL TRABAJO.	<input checked="" type="checkbox"/> LA DISTANCIA A RECORRER <input type="checkbox"/> FALTA DE LUGAR DONDE APARCARLA <input type="checkbox"/> AUSENCIA DE CARRIL-BICI <input type="checkbox"/> HE DE CIRCULAR POR VÍAS CON MUCHO TRAFICO MOTORIZADO <input checked="" type="checkbox"/> EL CALOR Y LA TRANSPIRACIÓN <input type="checkbox"/> OTRO _____
21	PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA EN SUS DESPLAZAMIENTOS (INDIQUE TODOS LOS QUE CONSIDERE ADECUADOS EN SU CASO):	<input checked="" type="checkbox"/> INTENSIDAD DEL TRÁFICO <input type="checkbox"/> CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS <input type="checkbox"/> TIPO DE VEHÍCULO O SUS CARACTERÍSTICAS <input type="checkbox"/> ESTADO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> ORGANIZACIÓN DE TRABAJO <input type="checkbox"/> MI PROPIA CONDUCCIÓN <input type="checkbox"/> ESTADO PSICOFÍSICO(CANSANCIO, SUEÑO, ESTRÉS....) <input checked="" type="checkbox"/> OTROS CONDUCTORES <input type="checkbox"/> ESTADO INFRAESTRUCTURAS/VÍAS <input type="checkbox"/> FALTA DE INFORMACIÓN O FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL <input type="checkbox"/> OTRAS _____
22	SUS PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES SERÍAN	HACER MAS USO DEL TRANSPORTE PUBLICO
23	SI SE LE OCURRE ALGUNA IDEA PARA MEJORAR O FACILITAR EL TRANSPORTE ENTRE SU DOMICILIO Y SU TRABAJO INDÍQUELA.	NUEVAS VIAS DE TRAM PARA QUE LLEGUE A MAS SITIOS

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

CUESTIONARIO PARA TRABAJADOR.
DIAGNOSTICO DE SITUACION
EMPRESA

Fecha: Marzo 2019

<u>CENTRO</u>	
<input type="checkbox"/> AV. COSTA BLANCA	<input type="checkbox"/> MADRID
<input type="checkbox"/> ALMACÉN EL ALTET	<input checked="" type="checkbox"/> OBRAS

El cuestionario para el diagnóstico de situación de la empresa es una herramienta para lograr información real sobre los modos de transporte y las características de los desplazamientos que realizan los trabajadores de la empresa. La información aquí contenida solo será utilizada para establecer un Plan de Acción derivado del Plan de Seguridad Vial de la empresa. Es voluntario y anónimo. **¡GRACIAS POR PARTICIPAR!**

Nº	PREGUNTA O CUESTIÓN	RESPUESTA
1	SEXO	<input type="checkbox"/> HOMBRE <input checked="" type="checkbox"/> MUJER
2	EDAD	48
3	HORARIOS DE TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> JORNADA PARTIDA <input type="checkbox"/> TURNO DE MAÑANA <input type="checkbox"/> TURNO DE TARDE <input type="checkbox"/> TURNO DE NOCHE <input type="checkbox"/> TURNOS ROTATIVOS
4	PUESTO DE TRABAJO	ADMINISTRATIVA DE OBRA
5	EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN AÑOS	29
6	ACCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
7	INCIDENTES ¿HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS ALGÚN INCIDENTE DE TRÁFICO PRODUCIENDOSE DAÑOS MATERIALES PERO NO PERSONALES?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
8	¿CON QUE FRECUENCIA REALIZA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN? (POR TRABAJO)	<input checked="" type="checkbox"/> A DIARIO <input type="checkbox"/> ALGUNA VEZ A LA SEMANA <input type="checkbox"/> UNA O DOS VECES MES <input type="checkbox"/> VARIAS VECES AL AÑO
9	¿CONDUCE SU PROPIO VEHICULO PARA ESTOS DESPLAZAMIENTOS?	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO

10	MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN, SON EN GENERAL PLANIFICADOS POR:	<input type="checkbox"/> YO MISMO <input checked="" type="checkbox"/> LA EMPRESA
11	¿CON CUANTO TIEMPO DE ANTELACIÓN SE SUELEN PREVER MIS DESPLAZAMIENTOS EN MISION?	EL SUFICIENTE
12	TRAYECTOS "IN ITINIERE": INDIQUE MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO QUE UTILIZO PARA LOS TRAYECTOS CASA-TRABAJO	<input checked="" type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> TRANSPORTE PÚBLICO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> TRANSPORTE COLECTIVO EMPRESA <input type="checkbox"/> OTRO _____
13	INDIQUE DE FORMA APROXIMADA EL NÚMERO DE KILÓMETROS ENTRE SU DOMICILIO Y SU PUESTO DE TRABAJO (IDA Y VUELTA)	<input type="checkbox"/> MENOS DE 1 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 1-2 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 2-5 KM <input type="checkbox"/> ENTRE 5-10 KM <input checked="" type="checkbox"/> ENTRE 10-20 KM <input type="checkbox"/> MÁS DE 20 KM
14	SI ALGÚN DÍA NO PUEDE UTILIZAR EL MEDIO DE DESPLAZAMIENTO HABITUAL, ¿CUAL EMPLEA?	<input type="checkbox"/> COCHE <input type="checkbox"/> MOTO <input type="checkbox"/> BICICLETA <input checked="" type="checkbox"/> AUTOBÚS <input type="checkbox"/> TRANVÍA <input type="checkbox"/> METRO <input type="checkbox"/> ANDANDO <input type="checkbox"/> OTRO _____
15	DE FORMA APROXIMADA, INDIQUE CUANTO TIEMPO INVIERTE EN IR DESDE SU DOMICILIO HASTA EL TRABAJO. (TRAYECTO IDA Y VUELTA)	40 MINUTOS
16	SUPONGAMOS QUE VD, HABITUALMENTE NO UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA IR AL TRABAJO. UTILIZARÍA MÁS EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEJARÍA DE USAR EL COCHE SI:	<input checked="" type="checkbox"/> HUBIERA UN MEJOR SERVICIO (MÁS TRENES, AUTOBUSES, ETC.). <input type="checkbox"/> SI LOS HORARIOS SE AJUSTASEN MÁS A SUS NECESIDADES.
17	SI VD. UTILIZA EL TRANSPORTE PÚBLICO. INDIQUE POR QUÉ MOTIVO FUNDAMENTALMENTE LO HACE.	<input type="checkbox"/> ES BARATO <input type="checkbox"/> ES RÁPIDO <input type="checkbox"/> ES CÓMODO <input type="checkbox"/> CONTAMINA MENOS <input type="checkbox"/> NO DISPONGO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> PROBLEMAS DE APARCAMIENTO <input type="checkbox"/> NO TENGO CARNET DE CONDUCIR <input type="checkbox"/> HAY PARADAS CERCA DE TRABAJO/CASA
18	SI VIVIERA CERCA DE UNO O VARIOS COMPAÑEROS DE TRABAJO, ¿LE IMPORTARÍA ESTABLECER UNOS TURNOS PARA COMPARTIR COCHE?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO

19	SI PUDIERA IR AL TRABAJO EN BICICLETA, ¿LO HARÍA?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> YA LO HAGO
20	INDIQUE QUE INCONVENIENTES REALES VE PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA PARA DESPLAZARSE DESDE SU CASA AL TRABAJO.	<input type="checkbox"/> LA DISTANCIA A RECORRER <input type="checkbox"/> FALTA DE LUGAR DONDE APARCARLA <input type="checkbox"/> AUSENCIA DE CARRIL-BICI <input type="checkbox"/> HE DE CIRCULAR POR VÍAS CON MUCHO TRAFICO MOTORIZADO <input checked="" type="checkbox"/> EL CALOR Y LA TRANSPIRACIÓN <input type="checkbox"/> OTRO ____
21	PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA EN SUS DESPLAZAMIENTOS (INDIQUE TODOS LOS QUE CONSIDERE ADECUADOS EN SU CASO):	<input checked="" type="checkbox"/> INTENSIDAD DEL TRÁFICO <input type="checkbox"/> CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS <input type="checkbox"/> TIPO DE VEHÍCULO O SUS CARACTERÍSTICAS <input type="checkbox"/> ESTADO DE VEHÍCULO <input type="checkbox"/> ORGANIZACIÓN DE TRABAJO <input type="checkbox"/> MI PROPIA CONDUCCIÓN <input type="checkbox"/> ESTADO PSICOFÍSICO(CANSANCIO, SUEÑO, ESTRÉS....) <input type="checkbox"/> OTROS CONDUCTORES <input type="checkbox"/> ESTADO INFRAESTRUCTURAS/VÍAS <input type="checkbox"/> FALTA DE INFORMACIÓN O FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL <input type="checkbox"/> OTRAS ____
22	SUS PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTES SERÍAN	TELETRABAJO
23	SI SE LE OCURRE ALGUNA IDEA PARA MEJORAR O FACILITAR EL TRANSPORTE ENTRE SU DOMICILIO Y SU TRABAJO INDÍQUELA.	

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

**ANEXO II: MODELO DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN
EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA.**



CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA:
CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA.

FECHA: MARZO 2019

El cuestionario para el diagnostico de situación de la empresa es una herramienta para lograr información real sobre el compromiso de la empresa con la Seguridad Vial. La información aquí contenida solo será utilizada para establecer un plan de acción derivado del Plan de Seguridad Vial de la empresa. **¡GRACIAS POR PARTICIPAR!**

Nº	PREGUNTA O CUESTIÓN	RESPUESTA
1	¿CONSIDERA SU EMPRESA EL TRÁFICO COMO UN RIESGO DE SALUD LABORAL?	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
2	¿CUENTA SU EMPRESA CON UNA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO LABORAL?	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
3	¿HA EXPLICADO EN SU POLÍTICA DE EMPRESA SU ASPIRACIÓN A PREVENIR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE? ¿HA COMUNICADO ESTA ASPIRACIÓN A LOS EMPLEADOS?	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
4	¿CÓMO PROCURA QUE SUS EMPLEADOS TENGAN LA CUALIFICACIÓN Y EL ESTADO DE SALUD NECESARIO PARA CONDUCIR EN EL TRABAJO DE UN MODO SEGURO?	
5	¿SE REALIZAR ALGÚN TIPO DE CONTROL DE LOS FACTORES SANITARIOS QUE INFLUYEN EN LA SEGURIDAD VIAL A TRAVÉS DEL SERVICIO MÉDICO DE LA EMPRESA O DE OTRA INSTANCIA SIMILAR?	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> A VECES CADA AÑOS
6	COMO EMPRESARIO, ¿QUÉ MEDIDAS ADOPTA PARA QUE SUS EMPLEADOS TENGAN LOS CONOCIMIENTOS, LA MOTIVACIÓN, LA INFORMACIÓN Y LA FORMACIÓN NECESARIOS PARA SEGUIR LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO LABORAL?	<i>Mediante campañas de información por parte del SPP.</i>

PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL
CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA

7	¿DISPONE LA EMPRESA DE UNA POLÍTICA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO
8	¿QUÉ NIVEL DE SEGURIDAD EXIGE LA COMPAÑÍA A LA HORA DE COMPRAR/ALQUILAR VEHÍCULOS PARA SU FLOTA DE EMPRESA?	<input type="checkbox"/> PRUEBA DE CHOQUE BÁSICA SEGÚN EURO NCA , POR EJEMPLO, CUATRO ESTRELLAS. <input type="checkbox"/> REQUISITOS DE TARA MÍNIMA ACEPTABLE <input type="checkbox"/> CINTURÓN DE SEGURIDAD DE TRES PUNTOS EN TODOS LOS ASIENTOS <input checked="" type="checkbox"/> INDICADOR DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD <input type="checkbox"/> CARRETE INERCIA I DE CINTURÓN DE SEGURIDAD <input checked="" type="checkbox"/> REPOSA CABEZAS EN TODOS LOS ASIENTOS <input checked="" type="checkbox"/> AIRBAG TANTO EN EL ASIENTO DEL CONDUCTOR COMO EN EL DEL ACOMPAÑANTE <input type="checkbox"/> AIRBAG LATERAL <input checked="" type="checkbox"/> FRENOS ABS <input type="checkbox"/> SISTEMA ANTIDESLIZAMIENTO <input type="checkbox"/> SISTEMA ANTI ROTACIÓN EN FRENADA DE EMERGENCIA <input type="checkbox"/> INDICADOR DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD <input checked="" type="checkbox"/> AIRE ACONDICIONADO <input type="checkbox"/> EQUIPOS DE MANOS LIBRES PARA EL TELÉFONO MÓVIL <input type="checkbox"/> SISTEMA DE BLOQUEO SEGÚN ÍNDICE DE ALCOHOLEMIA <input checked="" type="checkbox"/> OTRO EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD COMO CHALECO REFLECTANTE, LINTERNA, BENGALAS DE EMERGENCIA ETC...

PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL
CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA

9	<p>¿SOMETE A LOS VEHÍCULOS A LAS REPARACIONES NECESARIAS PARA MANTENERLOS EN BUENAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN LA NORMATIVA Y LEGISLACIÓN VIGENTE?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> SIEMPRE <input type="checkbox"/> RARA VEZ</p> <p><input type="checkbox"/> CASI SIEMPRE <input type="checkbox"/> NUNCA</p> <p>SI SU RESPUESTA NO HA SIDO "SIEMPRE" , EXPLIQUE POR QUÉ</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
10	<p>¿EXISTEN PROCEDIMIENTOS RUTINARIOS PARA LA CONFECCIÓN DE INFORMES DE INCIDENTES?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>
11	<p>¿CONSIDERA QUE TODOS SUS EMPLEADOS INFORMAN DE TODOS LOS INCIDENTES QUE TIENEN LUGAR EN SU EMPRESA?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p> <p>SI LA RESPUESTA ES "NO" ¿QUÉ PIENSA HACER PARA DETECTAR TODOS LOS AMAGOS DE ACCIDENTE?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
12	<p>¿RECIBEN INFORMACIÓN LOS EMPLEADOS SOBRE QUÉ MEDIDAS PIENSA ADOPTAR O HA ADOPTADO COMO CONSECUENCIA DE SUS INFORMES DE INCIDENTES?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>

¡MUCHAS GRACIAS!