

## 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras

# Administraciones, empresas y organizaciones seguras

### 8.8.1. El tema

Esta Área estratégica aborda las actuaciones que las empresas, Administraciones públicas y otras entidades (todas ellas, no sólo las directamente relacionadas con la seguridad vial, la movilidad o el transporte por carretera de personas o mercancías) pueden llevar a cabo para reducir los riesgos viales asociados a sus actividades y servicios. Esto incluye la seguridad no solo de las personas trabajadoras en estas organizaciones, a través de planes de movilidad y la evaluación de riesgos de los puestos de trabajo, sino también de las operaciones llevadas a cabo por proveedores de servicios y contratistas.

### 8.8.2. Los datos

Conforme a los datos publicados por el Ministerio de Trabajo y Economía Social en su Anuario Estadístico (Ref. 27), en el año 2019 se produjeron en España un total de 650.602 accidentes de trabajo con baja, de los cuales 77.496 fueron accidentes laborales de tráfico (ALT), lo que representa un 11,9% del total de accidentes de trabajo.

El peso porcentual del ALT en los accidentes de trabajo leves es del 11,8% y este aumenta progresivamente a medida que los accidentes son más graves: así, los ALT representan el 21,8% de

los accidentes de trabajo graves y, en el caso de los accidentes de trabajo mortales, ese porcentaje se eleva al 32,4%. Es decir, los accidentes laborales de tráfico se han convertido en una de las primeras causas de muerte por accidente laboral.

La mayoría de estos accidentes se producen en vehículos a motor particulares, automóviles y motocicletas, ya que los desplazamientos cotidianos para acceder a su puesto de trabajo de millones de personas trabajadoras se realizan en este tipo de vehículos. De hecho, siete de cada diez accidentes laborales viales se producen en estos desplazamientos in itinere.

El modelo actual de movilidad, al margen de la ya reseñada influencia en la siniestralidad vial, también genera otras externalidades negativas que afectan tanto al bienestar, la salud y la calidad de vida de los trabajadores y trabajadoras, como a la sociedad en su conjunto, tales como las congestiones de tráfico, las dificultades para conciliar la vida laboral y la familiar por el tiempo dedicado a los desplazamientos, la falta de actividad física y el sedentarismo, las emisiones contaminantes y el ruido del tráfico.

### 8.8.3. El contexto

Las líneas tradicionales de mejora de la seguridad vial laboral vienen siendo las siguientes:

- Mejorar la conciencia entre los responsables de las políticas relacionadas con la seguridad vial de la importancia de la gestión del riesgo de lesiones en los accidentes viales laborales.
- Ampliar y fortalecer la legislación y las normas sobre el riesgo de lesiones en los accidentes viales laborales.
- Adoptar medidas para fomentar la elaboración de Planes de Movilidad Segura y Sostenible en empresas y Planes de Transporte al Trabajo.
- Mejorar los sistemas nacionales de recopilación de datos en materia de seguridad y salud en el trabajo y lesiones en el tráfico.

Junto al refuerzo de estas líneas, las políticas del próximo decenio deben promover, entre Administraciones y empresas, políticas que vayan más allá en términos de la integración de la seguridad vial en la gestión integral de las organizaciones, adoptando el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles.

La integración de la actividad de seguridad vial en la formulación de políticas y las operaciones diarias de Administraciones, empresas y organizaciones a través de todas sus cadenas de valor es uno de los objetivos planteados por un grupo de expertos académicos con motivo de la 3ª **Conferencia Ministerial Global**

## 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras

# 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras

**sobre seguridad Vial** (Estocolmo, febrero de 2020). En concreto, y en respecto al tema que nos ocupa en este capítulo, este grupo realizó las siguientes recomendaciones (Ref. 50):

- **Recomendación n.º 1: Prácticas sostenibles y presentación de informes.** Se recomienda que las organizaciones, independientemente de su tamaño, proporcionen informes anuales de sostenibilidad pública que incluyan información sobre seguridad vial y que exijan el nivel más alto de seguridad vial, de acuerdo con los principios del Sistema Seguro, en sus prácticas internas, en las políticas relativas a la salud y seguridad de sus empleados y en los procesos y políticas con sus proveedores, distribuidores y socios a lo largo de su cadena de valor o sistema de producción y distribución.
- **Recomendación n.º 2: Contratación.** Se recomienda que todos los niveles de la administración y del sector privado prioricen la seguridad vial siguiendo el enfoque de Sistema Seguro en todas las decisiones, incluyendo criterios de seguridad en sus adquisiciones de flotas de vehículos y servicios de transporte, y en políticas que incentiven el funcionamiento seguro de vehículos de transporte público y comerciales. Existen normas y prácticas recomendadas para la gestión del riesgo de seguridad vial corporativa de fuentes diversas, como la Organización Internacional de Normalización (ISO). En concreto la ISO 39001 de Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, de aplicación para entidades públicas y privadas que interactúan con el sistema vial.

En relación con la recomendación n.º 2, cabe destacar la influencia social del gasto de contratación de las organizaciones, empresas y Administraciones, que, si se orienta a incentivar prácticas e inversiones sostenibles que incluyan la seguridad vial, puede ser realmente considerable. Cada gasto de la cadena de valor puede usarse para mejorar la seguridad vial. En España, los datos publicados por la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación (OIReSCon) indican que durante el año 2019 se convocaron 129.594 licitaciones, por un importe total de 72.527,27 millones de euros (según su precio base de licitación, sin incluir impuestos). Su distribución por ámbito territorial de la Administración y tipo de contratación fue la siguiente:

## Distribución del volumen de licitaciones por Sectores Públicos. España, 2019

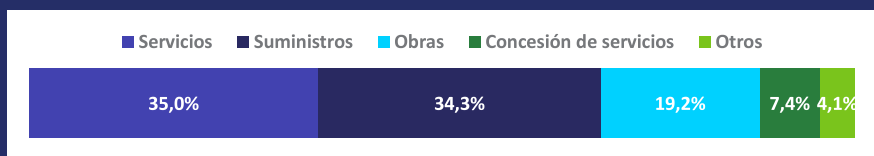
Figura 48.



Fuente: OIReSCon. Informe Anual de Supervisión de la Contratación Pública de España. Diciembre 2020.

## Distribución del volumen de licitaciones por tipo de contrato. España, 2019

Figura 49.



Fuente: OIRESCon. Informe Anual de Supervisión de la Contratación Pública de España. Diciembre 2020.

Por otro lado, la Comisión Europea ha aprobado un nuevo **Marco estratégico de la UE en materia de seguridad y salud en el trabajo 2021-2027** (Ref. 70), el cual está orientado a garantizar entornos laborales más seguros, sobre la base de tres prioridades claves: anticipar y gestionar el cambio en el contexto de las transiciones ecológica, digital y demográfica; mejorar la prevención de siniestros y enfermedades relacionados con el trabajo y esforzarse por adoptar un enfoque de Visión Cero respecto a las muertes relacionadas con el trabajo; e incrementar la preparación para responder a las crisis sanitarias actuales y futuras.

Dado que la vigente Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, prorrogada por Acuerdo del Consejo de Ministros para 2021, está finalizando, el Ministerio de Trabajo y Economía Social está trabajando en una nueva Estrategia que se prevé que tenga un periodo de vigencia 2022-2027, y que se base en el marco estratégico europeo.

### 8.8.4. La visión

En el año 2030, la seguridad vial es un elemento plenamente integrado en la cultura de seguridad de todo tipo de organizaciones públicas y privadas, en sus políticas de personal, de responsabilidad social y en toda la cadena de valor de sus actividades, en beneficio de su plantilla, clientes, contratistas, visitantes, y de toda la sociedad en general.

Esta visión se concreta en lo siguiente:

- Las Administraciones públicas, empresas y organizaciones integran la seguridad vial en todos sus procesos de gestión y organizativos, y aplican los principios de la cadena de valor, integrando criterios de seguridad en sus compras y relaciones con proveedores.
- Las Administraciones públicas, empresas y organizaciones disponen de planes de movilidad sostenible y segura, que priorizan la seguridad vial e incentivan la movilidad activa y en transporte público.

# 08.8.

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

# 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras

- Las personas conductoras profesionales y todas aquellas cuyo trabajo implica la conducción frecuente de vehículos disponen de una oferta formativa adecuada sobre los riesgos viales específicos asociados a su actividad.
- Las Administraciones públicas realizan una contratación sostenible y segura, incluyendo criterios de seguridad vial en todas sus licitaciones y compras.
- La seguridad vial se consolida como un elemento imprescindible de las políticas de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa de las empresas.
- Las Administraciones públicas, empresas y organizaciones realizan una evaluación integral de los riesgos viales laborales de sus personas trabajadoras, incluyendo los accidentes in itinere, y desarrollan acciones preventivas para la eliminación de dichos riesgos.

## 8.8.5. Las Líneas de actuación

Para dar respuesta a los problemas planteados en los apartados anteriores, o mitigar sus consecuencias, desde el enfoque del Sistema Seguro, se propone actuar dentro de las siguientes Líneas de actuación:

### **Promover los planes de movilidad segura y sostenible en Administraciones públicas y empresas**

Si bien cada vez son más las Administraciones públicas y empresas comprometidas con la mejora de la seguridad vial en su organización, se debe aumentar el número de entidades que cuentan con Planes de Movilidad Segura y Sostenible. La carencia de planes se refleja de forma mayoritaria en el ámbito de las PYMES, cuestión importante a tener en cuenta, dado que constituyen la mayor parte del tejido empresarial de nuestro país.

En el marco de esta Estrategia, se promoverá la elaboración de Planes de Movilidad Segura y Sostenible que traten de cumplir, al menos, con los siguientes estándares: evaluar los riesgos viales, elaborar informes anuales de accidentes laborales de tráfico, incluyendo los accidentes in itinere, y desarrollar un conjunto de indicadores de resultado suficientemente sólido, que permita hacer un seguimiento y una evaluación adecuada del cumplimiento y efectividad de las medidas y acciones establecidas. Igualmente, los interlocutores sociales deben tener presente la seguridad vial en la negociación de los convenios colectivos.

Para facilitar esta tarea se desarrollará y difundirá un nuevo Plan tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa, cuya finalidad será que las empresas, independientemente de su tamaño y estructura económica, dispongan de una guía

metodológica que les resulte útil. Se promoverá la extensión a todas las Comunidades Autónomas del sello de movilidad segura y sostenible que ya se ha implantado con éxito en Asturias y Cantabria, en sendos proyectos de colaboración entre las Jefaturas de Tráfico y los institutos autonómicos de seguridad y salud en el trabajo. Otro ejemplo reseñable en este mismo sentido es proyecto INNOVABIDE implantado por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Por último, también se promoverá la implantación de la norma ISO 39001 entre aquellas Administraciones y empresas con una gestión de la seguridad vial laboral más consolidada.

### **Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales**

Durante el próximo decenio se van a desarrollar acciones orientadas a concienciar, sensibilizar e informar sobre los factores de riesgo en la conducción, incluyendo los riesgos derivados de la salud que influyen en la capacidad para conducir. También se considera necesario incidir en la formación y educación de las personas conductoras profesionales y prestar atención al fenómeno emergente de la ciclologística.

Las acciones orientadas a concienciar, sensibilizar e informar sobre los factores de riesgo en la conducción pueden consistir en cursos, campañas y jornadas, así como cualquier otra forma que cumpla con los objetivos previstos. Además, se debe poner el foco no tanto en la responsabilidad como en los efectos que los accidentes tienen para la empresa en términos de pérdida de productividad, días de baja del trabajador o formación de la persona sustituta.

Se promoverá, en colaboración con las Administraciones competentes, la oferta formativa para personas conductoras profesionales en el catálogo de cursos del Sistema de Formación Profesional para el Empleo. Dentro de la formación y educación para la conducción profesional es necesario incluir a los repartidores que trabajan en el entorno urbano, a los autónomos y a quienes conducen vehículos en renting.

### **Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere**

El accidente laboral de tráfico es un riesgo laboral que debería ser evaluado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de todas las empresas y organizaciones. Esta evaluación de riesgos exige realizar un buen diagnóstico de la situación y englobar a todas las personas que puedan verse afectados: aquellas cuya actividad profesional principal sea la conducción, los que desarrollen esta actividad de forma ocasional, y todas las que utilicen un vehículo para desplazarse al lugar de trabajo.

En el marco de esta Estrategia, se fomentará la inclusión del

## 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras

# 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras

accidente in itinere en la evaluación de los riesgos laborales de los Planes de Prevención de las organizaciones, y el aumento de las capacidades de estas para combatir este tipo de siniestro. Igualmente, es necesario incidir durante el diagnóstico de la situación en la influencia de las condiciones de trabajo (factores laborales) sobre los riesgos viales. Una vez realizada la evaluación, deben aplicarse los principios de la acción preventiva, adoptando las medidas preventivas que se consideren necesarias en función de los resultados de su evaluación, como si de cualquier otro riesgo laboral se tratase.

Lo indicado anteriormente exige concienciar a los responsables de las políticas organizacionales sobre la gestión del riesgo de lesiones en los accidentes viales laborales, y fomentar la mejora de la formación de los Técnicos de Prevención de Riesgos Laborales, tanto en su grado medio como en el superior, en la materia seguridad vial.

## **Promover los planes de movilidad segura en polígonos industriales y otras áreas de especial consideración**

Los Planes de Movilidad Segura al Trabajo, además de hacer que las organizaciones sean más eficientes energética y económicamente, aportan mejoras en la movilidad y seguridad vial de las personas trabajadoras, proveedores y visitantes. Dichos planes afectan a los desplazamientos relacionados con la actividad profesional, ya sean aquellos entre el domicilio y el lugar de trabajo o los desplazamientos profesionales de los miembros de su plantilla, colaboradores y clientes.

Esta Estrategia fomentará la elaboración de Planes de Movilidad Segura en áreas de concentración de empresas, y de Planes de Acceso a Polígonos. En estos Planes se podrán adoptar medidas tendentes a fomentar el teletrabajo, mejorar la gestión de los desplazamientos laborales (en vehículo particular, motocicleta, bicicleta o VMP), establecer rutas seguras para los distintos tipos de vehículos, gestionar el régimen de aparcamientos con criterios de seguridad vial y eficiencia, promocionar e incentivar a su plantilla para que se desplace en transporte público, y fomentar el desplazamiento en coche compartido, en bicicleta o a pie. El nombramiento de una Comisión o Gestor de Movilidad en la empresa o polígono resulta de gran ayuda para conseguir los objetivos previstos.

Igualmente, entre las Administraciones locales se fomentarán iniciativas como el Pacto por la Movilidad Laboral o la Oficina de Movilidad Laboral al Trabajo ya existentes en algunas ciudades.

## **Introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones públicos y privados**

La priorización del enfoque del Sistema Seguro debe hacerse en todas las decisiones, incluida las especificaciones de seguridad en la contratación de vehículos para flotas y servicios de

transporte. Las Administraciones, empresas y organizaciones tienen enorme influencia en la sociedad a través de una variedad de factores, desde influencias políticas hasta la naturaleza de sus productos y servicios.

En el ámbito de la adquisición de vehículos para flotas y la contratación de cualquier servicio que implique el desplazamiento de personas o bienes, se desarrollarán dentro de esta Estrategia especificaciones sobre los niveles de seguridad de los vehículos (incluyendo los vehículos de dos ruedas), la gestión de la seguridad vial por parte de contratistas, los requisitos para la capacitación de las personas conductoras, la monitorización de la seguridad vial en el marco de contratos públicos y privados, la elaboración de informes de seguridad vial y las normas para programar y planificar operaciones de transporte.

En el ámbito de las Administraciones públicas, se analizará la mejor forma de integrar en las licitaciones públicas las exigencias de seguridad vial que, bien deban ser de obligado cumplimiento por parte de contratistas, bien puedan ser objeto de puntos adicionales en los procesos de valoración.

### **Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa**

La seguridad vial debe consolidarse como un valor más dentro de la gestión de la sostenibilidad que las organizaciones deben realizar, utilizando el marco de la Agenda 2030. Para aquellas empresas obligadas a la elaboración y difusión de informes sostenibilidad y responsabilidad social corporativa, se desarrollarán guías y se promoverá la inclusión de información sobre seguridad vial en dichos informes.

### **Aumentar la seguridad del transporte profesional**

La mejora de la seguridad vial en el ámbito de las organizaciones exige que se garantice la adecuada formación para la conducción profesional, así como la actualización y eficiencia de la normativa y la responsabilidad de los transportistas y de las empresas de transporte. En este campo, hay una necesidad de prestar atención a la distribución de última milla independientemente del vehículo empleado para ello.

En el ámbito de la formación, la Administración competente continuará con el adecuado seguimiento y control del Certificado Aptitud Profesional en carretera, inspeccionando que los cursos de formación CAP cumplan las condiciones en su impartición conforme a lo dispuesto en Real Decreto 284/2021, de 20 de abril. En este Real Decreto se han revisado los contenidos de la formación CAP, tanto inicial como continua, intensificando los contenidos de seguridad vial, de acuerdo con lo dispuesto por la Directiva (UE) 2018/645.

La Administración competente continuará inspeccionando a

## 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras



# 08.8.

Administraciones,  
empresas y  
organizaciones seguras

las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte.

Además, se prestará atención a fenómenos como la distribución de última milla, tanto con furgonetas y camiones ligeros como mediante bicicletas, vehículos de movilidad personal o motocicletas.

Y, en general, se promoverá la adopción de políticas activas de control de velocidad por parte de todo tipo de vehículos destinados al transporte de personas y de todo tipo de mercancías y bienes.

## **Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales**

Una movilidad laboral segura conlleva que las empresas y organizaciones aborden la problemática que se deriva del consumo de alcohol, drogas y otras sustancias en el ámbito laboral; identificando y buscando solución a las situaciones y riesgos derivados de dicho consumo en el marco de la política de prevención y las mesas de diálogo con las organizaciones sindicales. Igualmente, se debe abordar la problemática derivada de la fatiga en el trabajo, particularmente en el caso del transporte profesional.

Con respecto al alcohol, se promoverán programas para alentar a las organizaciones a implementar una política en el lugar de trabajo que requiera que toda la plantilla tenga un nivel cero de alcohol en sangre al conducir por motivos laborales; así como facilitar apoyo y atención a aquellas personas en las que se hayan detectados consumos de alcohol de riesgo.

Paralelamente, es conveniente planificar y protocolizar las actuaciones específicas para vigilar la salud de sus empleados mediante estudios epidemiológicos y exámenes de salud específicos que favorezcan la detección de enfermedades profesionales y la detección precoz de las patologías que influyen en la conducción. Se analizará la viabilidad y conveniencia de incluir las revisiones médicas de las personas conductoras profesionales dentro de las excepciones que las hace obligatorias en la *Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales*.

01

Evolución y situación  
actual de la siniestralidad

02

Las grandes  
tendencias

03

El contexto  
internacional

04

El contexto nacional:  
Un camino en compañía

05

Un sistema seguro  
y humano