

29 Mayo 2013

Barcelona UPC CerPie - INSHT

**INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD  
VIAL Y LA MOVILIDAD EN LA  
FORMACIÓN PREVENTIVA DE  
DIRECTIVOS Y TRABAJADORES**

# Lo que puede aportar el ponente

- Experiencia en la Administración Pública
- Trabajar en la dirección y en la base.
- Diversificación de campos
  - Sanidad.....Director y Gerente ICS
  - Trabajo..... Inspector de Trabajo y SS
  - Movilidad.. Directivo DGT y Generalitat
  - Educación... UPC (Univ.Politecnica Cat)

# Accidentes laborales de tráfico

- Accidente de trabajo : Cuando hay un trabajador lesionado por causa laboral.
- Accidente de tráfico: Daños y/o lesiones en vía pública con al menos un vehículo en movimiento.
- Accidente laboral de tránsito: Lesiones de un trabajador en vía pública con al menos un vehículo en movimiento.

# Riesgos Laborales y Riesgos Viales : vasos comunicantes

- El accidente de trabajo mortal más frecuente es en el centro de trabajo vía pública y en el centro de trabajo vehículo a motor.
- El accidente de tránsito con relación laboral *in itinere*, *in labore* o en misión está oculto en las estadísticas de accidentes de trabajo.

# Movilidad laboral ¿porqué?

- Por las altas cifras de siniestralidad laboral
  - In itinere
  - In labore
  - En misión
- Por la siniestralidad vial en horario laboral
  - Tramitadas en el seguro del automóvil
  - No tramitadas por las Mutuas de AAT y EEPPs

# ¿ Y PORQUÉ AHORA ?

- Por ser la eterna asignatura pendiente de la prevención de riesgos laborales.
- Por ser el accidente en vía pública el de efectos más graves para el trabajador.
- Por requerirse la acción del formador prevencionista laboral vial.
- Por los descuentos (bonus) en las cuotas de la Seguridad Social.

# ¿Porque viene siendo tan difícil?

- Lo dicen las cifras estadísticas y no se han valorado lo suficiente las posibilidades de solución .
- Trabajo – Transportes – Tráfico un modelo organizativo no coordinado.
- No existe el programa preventivo coordinado de máxima eficacia compartida. No hay liderazgo.

# ¿LO PREVÉ EL MODELO EUROPEO ?

## LA SEGURIDAD COMO FUNDAMENTO

- Responsabilidad empresarial y directiva : Garantizar la seguridad.
- Participación de los trabajadores : Delegados de prevención, mandos intermedios y recursos preventivos
- Importancia de la activación de técnicos y de la sensibilización e implicación en cascada de todos.

ESTA REGLADO PERO NO SE APLICA EN LO VIAL PLENAMENTE EN ESPAÑA



# La seguridad compartida

## Modelo americano

- La seguridad se valora económicamente calculando los costes de la inseguridad.
- Los directivos y los mandos intermedios se erigen como piezas clave de los planes de seguridad.
- Deficiencias: Excesivo intervencionismo, decisiones poco rigurosas y coartar a los técnicos.

# ASPECTOS CLAVE

- La debe de asumir y priorizar el empresario.
- Debe de existir un Plan Específico de Movilidad segura de los trabajadores.
- Deben de detectarse los lugares, los vehículos y los trabajadores con riesgo vial.
- Debe de tener aplicación efectiva.
- Deben existir formadores especializados

# LA INFORMACIÓN

- Datos disponibles en RRHH
- La encuesta de movilidad in itinere.
  - in labore
  - en misión.
- La investigación de accidentes e incidentes.
- En empresas con flotas de camiones o buses  
averías, multas, incidencias, bajas.

# LA ENCUESTA DE MOVILIDAD

- Desde que el trabajador sale de casa hasta que vuelve a su domicilio tras el trabajo.
- In itinere (ida-vuelta), In labore (en vía pública o privada), En Misión (desplazado)
- Adaptado a las características de la empresa.
- Debe de favorecer el meta-análisis

# Tres instrumentos de prevención

- Planes de seguridad vial territorial (disminuir los accidentes de tráfico en vía pública)
- Planes de prevención tras evaluar los riesgos (consecuencia del plan de evaluación de riesgos laborales)
- Planes de movilidad de cada empresa (todos los riesgos en vía pública o privada en toda la jornada).

# Aspectos no activados en seguridad vial

- Familia
- Empresa
- Sociedad civil
- Planes territoriales de aplicación práctica
- Formación bis a bis.
- Civismo y convivencia
- Organismo gestor técnico no policial

# Aspectos no activados en laboral

- Insuficientes evaluaciones de riesgo vial
- Pobres investigaciones de accidentes laborales de tráfico.
- Programas preventivos de edificios y no de vía pública.
- No se han utilizado formadores especializados.
- No cambios de hábitos y actitudes.

# Aspectos pendientes en planes de movilidad de las empresas

- Superposición de sistemas.
- Consolidar su obligatoriedad.
- Establecer recursos preventivos.
- Asegurar las sesiones formativas.
- Plan de mínimos: in itinere

agentes comerciales



# ESTRATEGIA INTERNA

- El Directivo convencido.
- El Manager implicado.
- El Jefe de Unidad advertido.
- El Supervisor atento y dispuesto
- El operario mentalizado.

El Servicio de prevención conectado.

# EL MODELO DE HADDON

Antes Durante Después

Lugar de trabajo

Puesto de trabajo

Trabajador

# LOS FORMADORES

- Los propios mandos intermedios de la empresa.
- Los técnicos de prevención propios o ajenos.
- Profesores de formación vial.
- Especialistas específicos acreditados en laboral vial.

# La formación de formadores

- En un centro de acreditada solvencia
- Que valore por igual los aspectos laborales que los viales.
- Que tenga en cuenta la reglamentación laboral y vial existente.
- Que encaje perfectamente en el sistema
- Que aproveche y coordine los recursos existentes.

# LA ESPECIALIZACIÓN

- Los técnicos de prevención de riesgos laborales quedan cortos en vial
- Los profesores de formación vial quedan cortos en laboral.
- Hay necesidad del especialista en laboral vial, dentro de cada ámbito. HAY UN CURSO UPC de 250 horas a distancia.

5 bloques en 15 módulos = 10 créditos

- Bloque organizativo y jurídico
- Bloque de investigación y reconstrucción de accidentes laborales de tráfico.
- Bloque de evaluación y prevención de riesgos laborales viales.
- Bloque de seguridad vial.
- Bloque de sectores específicos.

# Peculiaridades del curso

- 250 horas a distancia
- Un Módulo por semana
- Inicio inmediato (Junio-Septiembre 2013)
- 5 sesiones presenciales voluntarias grabadas
- Plataforma y coordinación permanentes
- Coordinador general a full time.
- Coordinadores de Módulo especializados

# EVALUACIONES

- Tres opciones de autoevaluación en cada Módulo revisables con el coordinador.
- Nota final promedio de las calificaciones de los 15 Módulos.
- Discusión sobre los errores cometidos
- Batería general de preguntas en cada Módulo y 20 de ellas al azar distintas a cada alumno por Módulo



# SEGUIMIENTO PRÁCTICO

- El Curso sienta las bases.
- El Coordinador del curso queda a disposición de los alumnos en la fase posterior.
- Durante y después del curso se plantean y atienden situaciones reales.
- Proyectos importantes como expectativa.

# DOS PRODUCTOS CLAVE

- Planes de Movilidad en empresas de sectores:

transporte – obra civil – servicios – control de equipos externos – movilidad interna

- Sesiones formativas a trabajadores en riesgo laboral vial

# ¿ QUIEN AVISA O PROPONE ?

El que presta el servicio del producto y recibe honorarios por su trabajo

- El Servicio de prevención ajeno
- El Consultor de seguridad
- El Centro de formación vial

# ¿ QUIÉN LO ADOPTA ?

El que entiende que saca un beneficio económico, social o corporativo.

- Empresa
- Agentes sociales: intereses colectivos
- Mutua de AATT y EEPPs
- Administraciones Públicas responsables

# ¿ QUIÉN CONTROLA?

■ La clave:

INSPECCIÓN DE TRABAJO Y  
SEGURIDAD SOCIAL

- Coordinadamente con Policía de tráfico e  
Inspección de transportes.

# Formación de los inspectores

- PUNTO DE PARTIDA DE UNA ACCIÓN EFICAZ.

# CONCLUSIÓN

- Liderazgo
- Coordinación
- Bonificaciones
- Planes de Movilidad
- Formación de formadores
- Sesiones de formación a trabajadores
- Inspección de trabajo y seguridad social

[rosa.maria.soto@upc.edu](mailto:rosa.maria.soto@upc.edu)

[joseluispedragosa@gmail.com](mailto:joseluispedragosa@gmail.com)