PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA ADMINISTRACIÓN REGIONAL DE MURCIA

BORR

INDICE

1. INTRODUCCIÓN 3

1.1 MARCO POLÍTICO DE REFERENCIA 4
1.2 NORMATIVA Y LEGISLACIÓN APLICABLE 5

2. OBJETIVOS Y COMPROMISO 6

2.1 OBJETIVOS 6
2.2 COMPROMISO DE LA ADMINISTRACIÓN REGIONAL 6

3. ALCANCE 7

4. DEFINICIONES 7

5. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN. RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES 8

6. RECURSOS DISPONIBLES Y ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL 10

6.1 RECURSOS DISPONIBLES 10
6.1.1. Recursos Humanos 10
6.1.2. Recursos Materiales 10
6.2 ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL 12

7. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD Y SINIESTRALIDAD VIAL 14

8. PLAN DE ACTUACIONES 14

8.1 ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL 15
8.1.1. Actuaciones orientadas a influir sobre el Factor Humano 15
8.1.2. Actuaciones orientadas a influir sobre el Factor Vehículo 15
8.1.3. Actuaciones orientadas a influir sobre el Factor Vía y Entorno 16
8.2 ACTUACIONES DE CARÁCTER ESPECÍFICO 16
8.2.1. Gestión de la seguridad vial en desplazamientos durante la jornada laboral 16
8.2.2. Gestión de la seguridad vial en desplazamientos domicilio-centro de trabajo 18

9. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN 20

10. COLABORACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS. 20

11. BIBLIOGRAFÍA 20

ANEXO I. FLOTA AUTOMOVILÍSTICA DE LA ADMINISTRACIÓN REGIONAL. 21
ANEXO II. CUESTIONARIO PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES. 24
ANEXO III. CUESTIONARIO SOBRE HÁBITOS DE DESPLAZAMIENTO DE LOS EMPLEADOS PÚBLICOS. 28
ANEXO IV. INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL. 31
ANEXO V. CUESTIONARIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DEL VEHÍCULO HABITUAL. 48
ANEXO VI. CALENDARIO DE ACTUACIONES. 50

BORRADOR

1. INTRODUCCIÓN

La movilidad vial con origen en el ámbito laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento, siendo el riesgo de sufrir un accidente en los desplazamientos al trabajo la confluencia de varios elementos: el factor humano, el factor vía, el factor vehículo, el factor entorno, y el factor gestión de la actividad empresarial.

El factor humano, es un elemento que hace referencia a la capacidad de conducción (incluyendo tanto la formación como el entrenamiento), la actitud ante la seguridad, la utilización de aparatos tecnológicos (teléfonos móviles, GPS, manos libres, etc.) de forma simultánea con la conducción, etc. Estas circunstancias pueden verse alteradas por el consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos, así como por elementos como la fatiga física o psíquica o el sueño que, según determinados estudios, comienzan a situarse como una de las causas principales de los accidentes de trabajo.

El factor vehículo es un elemento que se debe tener en cuenta en el desplazamiento al centro de trabajo y como herramienta profesional de trabajo, y entre los riesgos asociados al mismo se incluyen el estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, airbags, depósitos anti-rotura y anti-derrame, cabinas reforzadas, etc. Se ha detectado que en la mayoría de los accidentes, en los que la causa principal es el vehículo, este ha sido originado por el mal mantenimiento del mismo, por lo que es fundamental la concienciación del mantenimiento del vehículo como parte de seguridad del mismo.

El factor vía incluye tanto los aspectos relativos al diseño y construcción-trazado, pavimentación, anchura, resistencia al deslizamiento, número de carriles, pendiente, peralte, así como los referentes a su explotación, mantenimiento y rehabilitación, diseño de los componentes de la vía, señalización (incluyendo su aspecto perceptivo, tipos de letra, tamaños, situación, etc.), bolardos, barreras protectoras y otros objetos de mobiliario urbano, etc.

El factor condiciones del entorno, es un elemento que incluye todo un conjunto de elementos cambiantes que modulan e influyen en la conducción de la forma más imprevisible, intemporal o incidental como son la climatología, las incidencias u obstrucciones temporales, la visibilidad, la iluminación, etc.

Por último, el factor gestión de la actividad empresarial, está relacionado con aspectos tales como la planificación de las rutas, la programación del trabajo, los niveles de productividad exigidos, las políticas de remuneración, etc.

Durante el año 2014, del total de accidentes de trabajo ocurridos con baja médica en el la Administración Regional, el 17,3% fueron accidentes en el trayecto de ida y/o vuelta al trabajo (desplazamientos “in itínere”) y el 2,1% se produjeron dentro de la jornada laboral (desplazamientos “en misión”), en trayectos entre centros de trabajo de la Administración o en visitas a otros centros. Es por ello que, desde la Administración Regional, se reconoce la importancia de la accidentabilidad vial laboral y se adquiere el compromiso de reducir la siniestralidad laboral vial mediante el desarrollo del presente Plan de Movilidad y Seguridad Vial.

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial es una herramienta que ayudará a la Administración Regional a mejorar determinados aspectos de la siniestralidad vial laboral, relacionados con los desplazamientos del personal a su servicio, bien en el trayecto de ida o vuelta al centro de trabajo (desplazamientos “*in itínere*”), o bien en el desarrollo de la actividad profesional dentro de la jornada laboral (desplazamientos “*en misión*”). Este documento, desarrolla el conjunto de acciones a llevar a cabo con el fin de eliminar o reducir los riesgos del personal de la administración, derivados del uso de vehículos en los citados desplazamientos. En este sentido, el presente Plan de Movilidad y Seguridad Vial incorpora

BORRADOR

un calendario de actuaciones concretas para llevar a cabo su implantación y que conllevarán la consecución de los objetivos fijados en el mismo.

1.1 Marco político de referencia

En lo referente al marco político en el que se inscriben los planes de movilidad y seguridad vial, los principales documentos que abordan esta temática son:

- *Libro Verde de la Energía de la CE. Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético. Contiene una reflexión sobre los problemas de la dependencia energética y el desafío de la lucha contra el cambio climático, de la que surge la política futura de la UE sobre abastecimiento energético, siendo lo que al transporte se refiere el reequilibrio entre modos de transporte y la potenciación del uso racional del vehículo particular.*
- *Libro Blanco del Transporte de la CE. La política de transportes cara al 2010: la hora de la verdad. Este documento analiza la política europea del transporte y marca sus líneas futuras, con la introducción de 60 propuestas concretas, que van desde la revitalización del ferrocarril y el fomento de la intermodalidad, hasta el desarrollo del transporte urbano de calidad.*
- *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo del 22 de junio de 2006, sobre la revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes "Por una Europa en movimiento – movilidad sostenible para nuestro continente". Revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes de la Comisión Europea de 2001.*
- *Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión 2005-207. Es el marco de referencia que regula el régimen del comercio de los derechos de emisión de gases efecto invernadero (GEI). Siendo el reto de la política de transportes encontrar el equilibrio entre sus efectos positivos y negativos, armonizando movilidad y accesibilidad con los compromisos ambientales., debiendo la Administración General del Estado coordinar una política de transportes cuyo objetivo sea, entre otros, la reducción de las emisiones contaminantes*
- *Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012. Recoge las actuaciones que debe seguir cada sector con el objeto de incrementar el ahorro y la eficiencia en el uso de la energía, e incluye entre sus actuaciones la implantación de planes de movilidad en las ciudades de más 100.000 habitantes y planes de transporte para empresas de más de 200 empleados.*
- *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, donde se propone como línea de actuación, la promoción de la seguridad vial laboral, en cooperación con la Dirección General de Tráfico, con objeto de reducir los accidentes de tráfico laborales.*
- *Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020. En línea con las políticas sobre seguridad vial 2011-2020 de la Comisión Europea. La Estrategia se estructura en una visión fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad y establece 6 prioridades, 11 áreas de actuación y 172 medidas. Entre las prioridades recoge: la protección de los vulnerables, potenciar una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, mejorar la seguridad de los motoristas, mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, mejorar los comportamientos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y la velocidad.*

BORRADOR

En base a las directrices que marcan los citados planes y estrategias la Administración Regional establecerá los compromisos necesarios para llevar a cabo medidas concretas de seguridad vial, con el fin de reducir los accidentes laborales de tráfico y que se detallan en el apartado 2.2 del presente documento.

1.2 Normativa y legislación aplicable

En cuanto al marco legal aplicable, las principales normas jurídicas reguladoras de la movilidad y seguridad vial laboral, en el ámbito europeo y español, son las siguientes:

- La Ley General de la Seguridad Social (Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio) introduce el concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral.
- La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. En este sentido, mediante la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, se proponía a los poderes públicos prestar especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud en el trabajo, así como a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia en los accidentes in itínere y en misión.
- Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social, regula las funciones del sistema de inspección y los cometidos competenciales y facultades de los funcionarios que lo integran, recogiéndose aspectos normativos básicos y acordes con los Convenios 81 y 129 de la Organización Internacional del Trabajo e incorporando nuevas formulas de organización y desarrollo de la acción inspectora.
- Ley 51/2004, de reforma de la Ley 39/1988, reguladora de las Haciendas Locales y que habilita a los Ayuntamientos a establecer una bonificación en el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) para las empresas que establezcan planes que fomenten el transporte eficiente y menos contaminante entre sus trabajadores.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmosfera, en la que se indica que el Gobierno elaborará una ley de movilidad sostenible que incluya planes de transporte de empresa que reduzcan el uso del automóvil en el transporte de los trabajadores.
- Real Decreto Ley 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales y que permite conceder bonificaciones de hasta el 50% en el Impuesto de Actividades Económicas a los sujetos pasivos que establezcan un plan de transporte para sus empleados y de hasta el 75% en el de Vehículos de Tracción Mecánica en función de la clase de carburante y motor, y su incidencia en el medio ambiente.

A nivel internacional, también se ha avanzando en la promoción de la prevención de los accidentes laborales viales, debiéndose destacar:

- Resolución 64/255, del 1 de marzo de 2010, donde la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial, y dentro de ella se potenció la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial.
- COM(2010) 389 final. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020, donde se indicaba que todos los empleadores (especialmente los del sector privado) que

BORRADOR

gestionan parques móviles deberían participar en los proyectos en curso o futuros para fomentar buenas prácticas destinadas a reducir los accidentes que se producen de camino al trabajo, animar a sus trabajadores a optar por el transporte público y elaborar políticas de seguridad para sus vehículos. A este respecto, la futura norma ISO 39001 sobre seguridad vial en el trabajo será un instrumento importante.

- Norma ISO 39001:2012, publicada a finales de 2012 por la International Organization for Standardization (ISO), y publicada como norma UNE por AENOR en abril de 2013 como UNE-ISO 39001:2013 "Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas", es una nueva herramienta que permite ayudar a las organizaciones que interactúan con el sistema vial a reducir las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico.

2. OBJETIVOS Y COMPROMISO

2.1 Objetivos

Dentro del Plan de Movilidad de la Administración Regional se establecen los siguientes objetivos:

1. Mejorar la seguridad de los empleados públicos en sus desplazamientos y minimizar los riesgos que esto conlleva, tanto en desplazamientos in itínere como en misión, disminuyendo tanto el número de accidentes como su gravedad.
2. Integrar la Seguridad Vial en la política de Prevención de Riesgos Laborales velando por el bienestar, la seguridad y salud de todos los empleados públicos, integrando ambas disciplinas, al objeto de prevenir las lesiones derivadas de los accidentes laborales viales, así como sus costes asociados.
3. Procurar desplazamientos eficientes, seguros y respetuosos con el Medio Ambiente, mediante el fomento del uso del transporte público, desplazamiento en bici o a pie y el uso del coche compartido.
4. Sensibilizar al personal ante los riesgos de los desplazamientos in itínere y en misión del tráfico, promoviendo conductas seguras e integrando la prevención de este tipo de accidentes en el seno de la Administración Regional.
5. Contribuir a la mejora de la salud de los empleados públicos y reducción del absentismo, minimizando el estrés y mejorando la satisfacción laboral, así como mejorando la productividad debido a la optimización del tiempo y la reducción de costes.
6. Servir de apoyo a otras iniciativas en el ámbito de la Seguridad Vial en el seno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y la prevención de accidentes laborales viales mediante la recopilación de buenas prácticas, iniciativas de formación del personal, análisis de siniestralidad, programas o planes de acción preventivos, etc.
7. Armonizar el Plan de Movilidad con el Código de Buenas Prácticas en el marco de los principios de austeridad de la Administración Regional en cuanto a desplazamientos del personal y la utilización de vehículos oficiales.

2.2 Compromiso de la Administración Regional

La Administración Pública de la Región de Murcia reconoce la importancia del problema de la siniestralidad laboral vial y manifiesta su voluntad de afrontarlo, adquiriendo el compromiso de reducir los accidentes laborales de tráfico integrando la Seguridad Vial en la política de Prevención de Riesgos Laborales. Para ello, la Administración Regional se compromete a realizar cuantas acciones sean necesarias con el fin de disminuir la siniestralidad laboral de tráfico y garantizar el bienestar y la seguridad y salud de todos los

BORRADOR

empleados públicos, y para conseguir este objetivo se compromete a incluir criterios de movilidad sostenible.

En base a este compromiso, los elementos principales de la política de movilidad y seguridad vial de esta Administración son los siguientes:

- Declaración institucional conjunta firmada por la Administración Regional y el personal que la integra.
- Asignación de responsabilidades y funciones dentro de la organización.
- Realización de acciones para conseguir la concienciación e implicación de todo el personal, y formación del mismo en materias relacionadas con seguridad vial, riesgos laborales viales, conducción segura y eficiente, conducción evasiva, conducción de vehículos todoterreno, etc.
- Selección y evaluación continua del personal que ocupa puestos de trabajo de conductor.
- Promoción de desplazamientos en transporte público y en general, fomento de los medios de transporte más seguros y eficientes.
- Definición de las políticas de selección, compra y alquiler de vehículos seguros adecuados para cada uso.
- Definición de las políticas de mantenimiento e inspecciones de vehículos.
- Definición de los procedimientos definidos de actuación en caso de incidente o accidente.

3. ALCANCE

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial será de aplicación al personal al servicio de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, incluyendo al personal del Servicio Murciano de Salud y al ámbito docente no universitario. En relación al personal funcionario de las Entidades Públicas Empresariales de la Administración Regional, también le será de aplicación con las especificidades pertinentes.

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial le será de aplicación al personal de los Organismos Públicos de la Región de Murcia con los que la Administración Regional haya suscrito el correspondiente convenio de colaboración para el desarrollo de actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales.

4. DEFINICIONES

A continuación se definen algunos conceptos importantes que se tratan a lo largo del Plan:

- **Vehículo:** aparato, autopropulsado o no, apto para transportar personas, mercancías u otras cargas de un lugar a otro, especialmente por tierra.
- **Automóvil:** vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas u objetos, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.
- **Accidente de tráfico:** el producido o que tenga su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, siempre que resulte del mismo, una o varias personas muertas o heridas o sólo daños materiales y esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento.
- **Accidente de trabajo**: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Desde el punto de vista técnico preventivo, es un suceso anormal que se presenta de forma brusca e inesperada,

BORRADOR

normalmente evitable, interrumpe la continuidad del trabajo, puede causar o no lesiones a las personas y genera pérdidas económicas.

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

- **Accidente de tráfico laboral**: aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio-trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:
  - **Accidentes de tráfico "in itínere"**: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itínere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.
  - **Accidentes de tráfico en jornada laboral**: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:
    - **Accidente de conductores profesionales**: aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como equipo de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.
    - **Accidente "en misión"**: aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera del centro de trabajo para cumplir con su misión.

5. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN. RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

En base a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, y dentro del entorno laboral de la Administración Regional, se debe tener en cuenta el riesgo de sufrir un accidente de tráfico en el trabajo, tanto in itínere como en misión. Es un riesgo al que se enfrentan todo el personal de la administración, al tener que desplazarse en mayor o menor medida hasta el lugar de trabajo y los daños ocasionados pueden llegar a ser importantes. Dada la existencia de dicho riesgo, los empleados tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo. Este derecho supone la existencia de un deber por parte de la Administración Regional de protección de su personal frente al citado riesgo, debiendo garantizar su salud en todos los aspectos relacionados con el trabajo.

Para cumplir con esta responsabilidad, se pretende integrar la gestión de estos riesgos laborales viales dentro de la actividad preventiva de la Administración Regional y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y salud de todo su personal.

Para la elaboración y presentación del Plan de Movilidad y Seguridad Vial se constituyó un Grupo de Trabajo integrado por personal técnico de los distintos Servicios de Prevención de la Administración Regional, personal del Instituto de Seguridad y Salud Laboral de la Región de Murcia y el Parque Móvil Regional. También formaron parte de este grupo, personal de otras administraciones u organismos como la Jefatura Provincial de Tráfico, la Inspección de Trabajo, los Ayuntamientos de Murcia, Cartagena y Lorca y la Universidad de Cartagena, los cuales decidieron prestar su colaboración.

El éxito del Plan de Movilidad y Seguridad Vial se basa en la participación de todos los implicados, dentro del ámbito de competencias que a cada uno se le asignen. Es

BORRADOR

fundamental que todo el personal se sienta parte del Plan, desde los máximos responsables hasta cada uno de los empleados públicos. En este sentido las responsabilidades y funciones de las partes implicadas son las siguientes:

Administración Regional: La Dirección General de la Función Pública y Calidad de los Servicios impulsará la elaboración e implantación del presente Plan de Movilidad y Seguridad Vial para reducir la siniestralidad laboral provocada por los desplazamientos del personal tanto in itínere como en misión. Siendo sus funciones:

- Integrar la cultura de la movilidad segura tanto en el conjunto de las actividades desarrolladas por la Administración Regional, como en todos los niveles jerárquicos de la misma.
- Promover actitudes seguras de movilidad entre los agentes implicados, obteniendo y manteniendo sus compromisos y apoyos.
- Designar los responsables de la elaboración del Plan de Movilidad y Seguridad Vial.
- Aprobar el contenido del Plan de Movilidad y Seguridad Vial, junto con sus objetivos e indicadores.
- Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha, seguimiento y evaluación del Plan de Movilidad y Seguridad Vial, así como para la ejecución de las acciones correctoras derivadas del mismo.
- Aprobar y adoptar las acciones correctoras, a aplicar, derivadas de los objetivos.
- Realizar controles periódicos del grado de aplicación y cumplimiento del Plan, liderando su progreso y mejora.

Comisión de seguimiento: Se encargará de supervisar la implantación y seguimiento del presente Plan, así como de coordinar e impulsar, en su caso, las actuaciones contempladas en el mismo, previa recomendación del Grupo de Trabajo de Seguimiento.

La composición de la Comisión, de carácter paritaria, estará presidida por el Director General de la Función Pública y Calidad de los Servicios, formando parte de la misma:

Como vocales de la Administración, la persona titular de las Direcciones Generales de Recursos Humanos del Servicio Murciano de Salud, de Planificación Educativa y Recursos Humanos de la Consejería competente en materia de educación y del Instituto Murciano de Acción Social, así como la persona titular de las Direcciones Generales a las que esté adscrito el Parque Móvil Regional y el Instituto de Seguridad y Salud Laboral.

Como vocales de las Organizaciones Sindicales, un representante por cada una de las Organizaciones sindicales presentes en la Mesa General Común de Negociación.

Asimismo actuará como secretario, con voz pero sin voto, un representante del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.

A propuesta de la presidencia, en las reuniones de la Comisión podrá participar con voz pero sin voto, representantes de otras administraciones cuando éstas lo acepten voluntariamente.

La Comisión de seguimiento se reunirá cuando sea necesario a criterio de la presidencia, y en todo caso, al menos con una periodicidad anual.

Las distintas unidades administrativas implicadas en el Plan deberán informar a la Comisión, dentro del primer trimestre del año siguiente al de su ejecución, sobre la aplicación de las actuaciones comprendidas en el mismo, con el fin de evaluar el grado de cumplimiento anual del Plan.

Grupo de Trabajo de Seguimiento: Está constituido por personal técnico de los distintos Servicios de Prevención de la Administración Regional, personal del Instituto de Seguridad y Salud Laboral de la Región de Murcia y el Parque Móvil Regional. También

BORRADOR

podrán forma parte de este grupo, personal de otras administraciones u organismos como la Jefatura Provincial de Tráfico, la Inspección de Trabajo, los Ayuntamientos de la Región de Murcia y las Universidades. De igual forma, está prevista la participación de los representantes sociales del personal al servicio de la Administración Regional.

El Grupo de Trabajo se reunirá periódicamente para el desarrollo del Plan, siendo responsable de la recogida de los datos necesarios, el diagnóstico de movilidad y seguridad vial y la propuesta de acciones a llevar a cabo. Las funciones del grupo de trabajo, además de las indicadas, serán las siguientes:

- Analizar las necesidades en materia de movilidad y coordinar todos los aspectos relacionados con la misma.
- Marcar objetivos a conseguir con la implantación del Plan de Movilidad y Seguridad Vial y hacer nuevas propuestas para gestionar la movilidad.
- Proponer e impulsar las actuaciones a implementar recogidas en el Plan de Movilidad y Seguridad Vial.

Todo el personal: Para la correcta puesta en marcha del Plan de Movilidad y Seguridad Vial, es necesario contar a lo largo de todo el proceso con la participación activa de todo el personal al servicio de la Administración Regional, siendo sus funciones:

- Recibir la información derivada del Plan de Movilidad y Seguridad Vial y participar en la obtención de los datos necesarios para conseguir sus objetivos.
- Recibir acciones formativas derivadas del Plan de Movilidad y Seguridad Vial.
- Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas derivadas del Plan de Movilidad y Seguridad Vial, participando activamente en la aplicación de las mismas.

6. RECURSOS DISPONIBLES Y ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

6.1 Recursos Disponibles

La Administración Regional dispone de los recursos tanto humanos como materiales que se detallan a continuación.

6.1.1. Recursos Humanos

Para llevar a cabo las distintas actuaciones en materia de Seguridad Vial se precisa de unos recursos humanos que se componen de:

- Personal técnico adscrito a los distintos Servicios de Prevención de la Administración Regional (técnicos de prevención de riesgos laborales, personal sanitario y administrativo).
- Personal técnico del Parque Móvil Regional.
- Inspectores de Seguridad y Salud Laboral pertenecientes al Instituto de Seguridad y Salud Laboral de la Región de Murcia.
- Personal del servicio de informática.
- Cualquier otro personal necesario para el desarrollo de las actuaciones.

6.1.2. Recursos Materiales

Parque Móvil Regional: dispone de la maquinaria propia de un taller mecánico que se utiliza para el mantenimiento y conservación de los vehículos tales como elevadores, equipos electrónicos de diagnosis de averías, diversas herramientas manuales, etc., y cuenta además, el taller cuenta con una estación pre-ITV dotada de equipos de trabajo tales como alineador de dirección al paso, frenómetro y el banco de amortiguación.

BORRADOR

Flota Automovilística de la Comunidad Autónoma: Está adscrita a las distintas Consejerías, Organismos Autónomos y Entidades Públicas Empresariales y Otras Entidades de Derecho Público, está integrada por 790 vehículos en servicio activo y uso propio. Todos estos vehículos están destinados a la prestación general de servicios diversos como son:

- Servicios sociales: personas con discapacidad, residencias 3ª edad, valoradores de la Ley de Dependencia, servicios del menor, etc.
- Servicios sanitarios: reparto de vacunas, inspecciones sanitarias a mataderos, control de legionella, inspecciones de consumo, etc.
- Servicios de emergencia: Protección Civil, Seguridad Ciudadana, Plan Infomur, Plan Copla, etc.
- Servicios de representación de altos cargos.
- Servicios de mantenimiento de carreteras y otros servicios de inspecciones (industria, transportes, carreteras, comercios, caza y pesca, etc.).
- Servicios de vigilancia forestal e inspecciones de medio ambiente.
- Vehículos destinados a oficinas comarcales agrarias, centros de capacitación agraria y centros de investigaciones agrarias.

Flota de vehículos de Consejerías y Organismos Autónomos		
Tipo de vehículo	Unidades	Antigüedad Media en años
Autobús adaptado a personas con discapacidad	8	9,07
Camiones	34	9,47
Furgones	20	10,79
Furgonetas	128	9,74
Motocicletas	26	7,90
Turismos	305	9,41
Turismos Todo Terreno	120	10,68
TOTAL	**641**	

Flota de vehículos de los Entes Públicos		
Tipo de vehículo	Unidades	Antigüedad Media en años
Ambulancias	29	8,07
Autobús Colectivo	2	7,95
Ciclomotores	3	15,60
Furgones	21	11,93
Furgonetas	10	9,46
Motocicletas	1	8,41
Turismos	66	10,78
Turismos Todo Terreno	10	8,44
TOTAL	**142**	

En el Anexo I del presente documento se detalla la flota automovilística por tipo, marca, modelo, unidades, servicio y asignación.

Otros Recursos: Por otra parte, la Administración Regional dispone de una Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en la localidad de Alcantarilla, en la que se llevan a cabo, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Inspecciones periódicas de los vehículos, establecidas en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y disposiciones complementarias.
- Inspecciones previas a la matriculación de vehículos.
- Inspecciones previas al cambio de destino del vehículo, según la reglamentación vigente.
- Inspecciones realizadas con ocasión de la ejecución de reformas de importancia, definidas reglamentariamente.
- Inspecciones realizadas para la expedición de tarjetas ITV y certificados de características, en los casos previstos en la reglamentación vigente. Etc…

6.2 Actuaciones en Materia de Seguridad Vial

Tanto desde el Servicio de Prevención Coordinador como del resto de Servicios de Prevención propios de la Administración Regional, se llevan a cabo las siguientes actuaciones en materia de Seguridad Vial:

- Identificación y valoración del riesgo de accidente laboral vial en las evaluaciones de riesgos que se llevan a cabo.
- Propuesta de medidas preventivas con el fin de eliminar y/o reducir el riesgo.
- Vigilancia de la salud del personal, teniendo en cuenta la tarea de conducción de vehículos.
- Elaboración e impartición de cursos de formación preventiva específica en seguridad vial.
- Investigación de los accidentes laborales viales acaecidos en el personal de la Administración.
- Estudio y estadística de la siniestralidad laboral vial.
- Participación en el Grupo de Trabajo de Seguimiento para el desarrollo del Plan de Movilidad y Seguridad Vial de la Administración Regional.

El Parque Móvil Regional coordina con la Escuela de Formación e Innovación la realización de los planes de formación en materia de Seguridad Vial, Conducción Segura en vehículos tipo todo terreno 4 x 4, Conducción Evasiva, Conducción Eficiente, etc., al objeto de evitar en la medida de lo posible los accidentes "*in itinere*" y "*en misión*" del personal de la Administración Regional. Esta formación va dirigida tanto a los colectivos de conductores como a cualquier empleado público de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene firmado un convenio de colaboración con el Área de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, en cuanto a la utilización gratuita de su plataforma de formación. Mediante esta plataforma se está impartiendo formación en Seguridad Vial y Conducción Eficiente al personal de la Administración, y ha redactado y publicado:

- El Decreto 30/1994, de 18 de febrero, por el que se regula el funcionamiento de los Servicios Automovilísticos de la Administración Regional.
- La Resolución de 30 de julio de 2012, de la Secretaría General de la Consejería de Economía y Hacienda, por la que se dispone la publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia del Código de Buenas Prácticas de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, aprobado por Acuerdo de Consejo de

BORRADOR

Gobierno de 27 de julio de 2012, en el que se establecen normas de utilización de los vehículos oficiales en los desplazamientos a realizar con motivo de trabajo.

Respecto a la flota de vehículos oficiales, el Parque Móvil Regional lleva a cabo un programa de mantenimiento preventivo de todos ellos.

Desde el Instituto de Seguridad y Salud Laboral de la Región de Murcia (ISSL) se lleva a cabo las siguientes actuaciones:

- Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico, graves y mortales en la Región desde el año 2006.
- Participación en el grupo de trabajo "Seguridad Vial Laboral" de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Subvención de campañas de Seguridad Vial como la realizada por la Universidad de Murcia en 2011.
- Realización de Jornadas Técnicas sobre prevención de accidentes viales laborales.
- Participación en Jornadas Divulgativas de Seguridad Vial.
- Participación en el Grupo de Trabajo para el desarrollo del Plan de Movilidad Vial y Seguridad Vial de la Administración Regional.

La Administración Regional realiza actuaciones tales como:

- Expedición, al personal a su cargo, de la autorización administrativa habilitante para la conducción de los vehículos que utilizan para el desarrollo de su tarea.
- Publicación de un Código de buenas prácticas de la Administración Pública de la Región de Murcia, en el que se incluyen las referentes a la utilización de vehículos oficiales.

En base a lo establecido en el presente documento y con el fin de elaborar y desarrollar el Plan de Movilidad y Seguridad Vial, la Administración Regional llevará a cabo las siguientes actuaciones:

- Fase de Diagnóstico
  - √ Identificación de las principales características.
  - √ Análisis de la movilidad.
  - √ Análisis de los accidentes.
  - √ Análisis de la gestión de los desplazamientos.
  - √ Análisis de las condiciones reales de la conducción.
- Fase de Evaluación de riesgos
  - √ Asignación del nivel de exposición al riesgo.
  - √ Selección de colectivos prioritarios.
- Fase de Elaboración del Plan
  - √ Definición de los objetivos a alcanzar.
  - √ Selección de acciones.
  - √ Búsqueda de sinergias y apoyos.
- Fase de Implantación del Plan
  - √ Planificación de las actividades a desarrollar.
  - √ Comunicación inicial a la organización.
  - √ Establecimiento de procesos para la gestión.

BORRADOR

- ✓ Adaptación de la organización a los cambios.

- Fase Seguimiento y evaluación

  - ✓ Definición de los indicadores del Plan.
  - ✓ Obtención del valor de los indicadores.
  - ✓ Análisis y evaluación del resultado de los indicadores.
  - ✓ Establecimiento de medidas correctivas.
  - ✓ Revisión y actualización del Plan.

7. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD Y SINIESTRALIDAD VIAL

Con el fin de determinar las actuaciones específicas a adoptar y llevar a cabo, respectivamente, en la elaboración e implantación del Plan de Movilidad y Seguridad Vial, se realizará un análisis de la movilidad de todo el personal, recopilando toda la información que permita hacer un diagnóstico de la exposición al riesgo en los desplazamientos realizados, en función de frecuencia, motivo, medio utilizado, tipo de vía, distancia recorrida, tiempos, ubicación de centros de trabajo, etc., tanto en los realizados in itínere como en misión durante la jornada laboral.

A la hora de organizar toda la información recopilada, será recomendable distinguir entre aquellos desplazamientos que puedan dar origen a accidentes in itínere, de aquellos otros que puedan dar origen a accidentes en misión durante la jornada laboral, ya que la capacidad de acción e influencia de la Administración será mayor sobre estos últimos.

Inicialmente se procederá a analizar todos los accidentes laborales viales sufridos por su personal, efectuando la investigación de los mismos. A tal fin, se ha elaborado un cuestionario de investigación específico para este tipo de accidentes (Anexo II), el cual se cumplimentará en base a la información facilitada por el accidentado, durante la elaboración del informe de investigación de accidente pertinente.

Posteriormente, se analizarán todos aquellos desplazamientos realizados durante la jornada laboral por los empleados públicos, para proseguir, más adelante, con los desplazamientos de ida y vuelta a los centros de trabajo. Con objeto de recopilar dicha información, se ha elaborado una encuesta sobre hábitos de desplazamiento (Anexo III), la cual será facilitada a todos los empleados públicos para su cumplimentación.

Con independencia de todo lo anterior, los empleados públicos que estimen que se está produciendo un riesgo relacionado con el tráfico, deberán comunicarlo al Servicio de Prevención correspondiente con objeto de que este realice las actuaciones pertinentes, previa información por los canales oportunos.

Una vez realizado el diagnóstico de la situación se procederá a la asignación de un nivel de riesgo a cada uno de los factores detectados, identificando y estableciendo a su vez los colectivos prioritarios y determinando las actuaciones preventivas a llevar a cabo.

Tras establecer las actuaciones específicas a realizar, estas se plasmarán en el presente documento en forma de Anexo.

8. PLAN DE ACTUACIONES

Una vez obtenida toda la información necesaria que permita establecer las actuaciones específicas a realizar con el fin de evitar o disminuir la accidentabilidad laboral vial, ya sea en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral como en los desplazamientos de ida y vuelta al centro de trabajo, dichas actuaciones se plasmarán en el presente documento en forma de Anexo, informando de estas a todo el personal afectado por las mismas. El presente documento, se revisará periódicamente y se mantendrá permanentemente actualizado.

BORRADOR

8.1 Actuaciones de Carácter General

A continuación se proponen una serie de actuaciones y/o medidas preventivas genéricas, aplicables a cualquier persona que conduzca un vehículo ya sea conductor profesional o no. Asimismo, en el Anexo IV del presente documento se incluye una serie de recomendaciones encaminadas a la mejora de de todos los factores implicados en la conducción.

8.1.1. Actuaciones orientadas a influir sobre el Factor Humano

Formación e Información

El permiso de conducir concede a los empleados la autorización exigida legalmente para la conducción. Todo el personal de la administración que conduzca dentro de la jornada laboral debe acreditar estar en posesión de una licencia de conducir válida y en vigor, y que sea apto para el tipo de vehículo a conducir. Además, es importante la concienciación y la formación de todos los empleados públicos, incorporando un plan específico de sensibilización y formación en contenidos de Seguridad Vial.

La implantación de una campaña de sensibilización e información para los empleados públicos con consejos sobre seguridad vial y la impartición de cursos de formación específicos sobre la seguridad del tráfico, son elementos fundamentales para desarrollar la cultura de la seguridad vial.

Es conveniente desarrollar cursos de formación en Seguridad Vial basados en la prevención de los factores de riesgo, con objeto de mejorar los conocimientos y actitudes frente al tráfico, tratando de guiar a los empleados hacia conductas viales seguras. Es necesaria la adquisición de destrezas y competencias complementarias para poder realizar la conducción con seguridad. La Administración Regional se implicará de forma activa, solicitando la colaboración de los empleados para participar en los diferentes planes de acción que se diseñen y adopten en el Plan. Las líneas de actuación se enfocarán principalmente en la formación teórica y práctica, información e instrucciones para los empleados.

Se ha firmado un Convenio de Colaboración con el Área de Seguridad Vial ~~de~~ de la Fundación Mapfre en cuanto a la cesión gratuita de la plataforma formativa para impartir cursos de seguridad vial al personal de la CARM.

Se esta trabajando en la firma de un Convenio de Colaboración con la *Escuela de Infantería de Marina General Albacete Fuster* para la realización de cursos de conducción segura.

Exámenes de salud

El personal que realiza desplazamientos en vehículo dentro de su jornada laboral se somete a un examen de salud voluntario para evaluar el mantenimiento de las capacidades de conducción.

Es importante que el propio empleado informe a su Servicio de Prevención correspondiente sobre cualquier alteración en sus capacidades para conducir, de este modo, se podrán adoptar las medidas preventivas adecuadas a su nueva situación o modificar las existentes.

8.1.2. Actuaciones orientadas a influir sobre el Factor Vehículo

El vehículo no suele intervenir como causa directa, pero sí influye asociado a los demás factores, como elemento que puede incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta.

Se debe considerar al vehículo como una herramienta más de trabajo, en particular si se desplaza habitualmente con él durante la jornada laboral. Para ello, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes ejecutadas por el conductor, y sobre todo muy especialmente, sus mecanismos y órganos básicos de

BORRADOR

seguridad. Es necesario llevar un control exhaustivo de los elementos del vehículo y un adecuado mantenimiento.

8.1.3. Actuaciones orientadas a influir sobre el Factor Vía y Entorno

Es bastante complicado llevar a cabo acciones orientadas a influir sobre este factor. Se podrían realizar actuaciones encaminadas a la mejora de las vías e infraestructuras propias de Administración Regional, así como establecer una coordinación con las Administraciones Públicas competentes para llevar a cabo actuaciones de mejora sobre la vía pública.

8.2 Actuaciones de Carácter Específico

Como ya se ha mencionado, una vez finalizado el análisis de la movilidad vial de todo el personal de la Administración Regional, se establecerán las actuaciones específicas a llevar a cabo en función de los factores de riesgo detectados, para lo cual se elaborará un calendario de actuaciones con la periodicidad que se estime oportuno. No obstante, a continuación se detallan algunas actuaciones específicas a realizar.

8.2.1. Gestión de la seguridad vial en desplazamientos durante la jornada laboral

En los desplazamientos realizados por los empleados durante la jornada laboral, se aplicará el Código de Buenas Prácticas de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, publicado por Resolución de 30 de julio de 2012, de la Secretaría General de la Consejería de Economía y Hacienda.

Este código establece en su apartado de buenas prácticas en la utilización de vehículos oficiales lo siguiente:

- Se procurará un uso restrictivo y racional de los vehículos oficiales, así como de los desplazamientos.
- Los vehículos oficiales solo podrán ser utilizados para la realización de servicios oficiales.
- Priorización del uso de vehículos oficiales para las comisiones de servicio en detrimento de vehículos particulares. Solo se utilizará vehículo particular en el caso de no disponer la Consejería, el Organismo Autónomo o el Parque Móvil Regional de vehículo oficial.
- El personal usuario de los vehículos oficiales se compromete a realizar una política en sus desplazamientos que implique un uso cada vez más eficiente económicamente, seguro y respetuoso con el medio ambiente.
- Al terminar el servicio, todos los vehículos oficiales deberán estacionarse en inmuebles oficiales autorizados por las Secretarías Generales de las distintas Consejerías y Direcciones de los Organismos Autónomos, o bien en el Parque Móvil Regional. Queda terminantemente prohibido el estacionamiento de vehículos oficiales en otro lugar distinto.
- Ningún empleado público tendrá vehículo fijo asignado con carácter permanente. Solo serán autorizados, en casos muy excepcionales, por los Secretarios Generales de cada Consejería o por los Directores de los Organismos Autónomos.
- Por los Órganos Directivos, se programarán y planificarán los recorridos y horarios para la utilización compartida de los vehículos oficiales, optimizando su uso.
- El empleado público que, por motivos del puesto que desempeña, utilice vehículos oficiales del Parque Móvil Regional, procurará hacerlo con eficacia y eficiencia para lograr un mayor rendimiento de los mismos, así como adquirir el compromiso de entregarlo al finalizar la comisión en las condiciones en que fue recibido.
- Se continuará la política preventiva de mantenimiento de vehículos del Parque Móvil Regional, implantando calendarios de mantenimiento preventivos para todos los

BORRADOR

vehículos oficiales, con el objetivo de conseguir un desplazamiento más eficiente, seguro y respetuoso con el medio ambiente.

- En el momento del repostaje de combustible de un vehículo oficial, todo el personal conductor indicará el número de kilómetros que en ese momento tiene el vehículo, que se incluirá en el ticket de compra de la estación de servicio, con el objetivo de comprobar por la Unidades donde estén adscritos los vehículos el gasto en combustible.
- Se continuará con el Plan de Formación en materia de Seguridad Vial y Conducción Eficiente y Ahorro Energético para conseguir desplazamientos más seguros, eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Este, irá dirigido a todo el personal que conduzca, habitualmente o eventualmente, vehículo oficial.

En cuanto a los desplazamientos:

- Se valorarán alternativas a los desplazamientos, examinando si la utilización de las tecnologías de la comunicación (por ejemplo teleconferencia o videoconferencia, el fax o el correo electrónico) pueden remplazarlos.
- Se planificará con antelación de modo que, siempre que sea posible, se aproveche el mismo viaje para realizar más de una tarea (varias visitas, reuniones…).
- Se aplicará el uso compartido de vehículos oficiales, tanto para el personal como para altos cargos.
- Las comisiones de servicio del personal que tenga un destino fuera del ámbito de la Región de Murcia, solicitarán al Parque Móvil Regional dicho servicio, al objeto de disponer de la posibilidad de realizar un uso compartido de los vehículos, siempre y cuando las circunstancias del servicio así lo aconsejen.
- En caso de necesidad de un vehículo oficial para la realización de comisiones de servicio en la Región de Murcia se solicitará la petición a las Secretarías Generales de cada Consejería, al objeto de canalizar la demanda de estas y poder llevar a cabo una planificación de estos, optimizando al máximo los vehículos y practicando, cuando se pueda, un uso compartido. En el caso de aquellas Consejerías que no dispongan de vehículos oficiales, en ese momento, se realizará la petición al Parque Móvil Regional.
- Se tenderá a reducir al mínimo indispensable los desplazamientos de todo el personal de la Comunidad Autónoma, procurando que se desplace el menor número posible de personas.
- Se deberá priorizar, siempre que sea posible, el transporte colectivo y el de uso compartido, para abaratar costes.

Cuando los empleados públicos en comisión de servicios utilicen su vehículo particular para los desplazamientos, estos deberán aportar a la Unidad Administrativa correspondiente los datos referentes a su vehículo (marca, modelo y matrícula), así como garantías del cumplimiento de la normativa que les afecte.

8.2.1.1. Mantenimiento

Desde el Parque Móvil Regional se lleva a cabo un programa de mantenimiento preventivo de los vehículos oficiales. Como medida preventiva, cuando un vehículo pasa por los Talleres del Parque Móvil Regional, por avería o por revisión de campaña preventiva, se le realiza una revisión Pre-ITV, revisándose los elementos básicos y esenciales de seguridad del vehículo.

8.2.1.2. Exámenes de salud

Se estudiará la posibilidad de realizar los reconocimientos médicos obligatorios para los conductores profesionales. Para ello, se tratará el tema con las Organizaciones

BORRADOR

Sindicales dado que determinados convenios colectivos en el sector del transporte ya incluyen dicha obligatoriedad.

Por otro lado, se estudiará la posibilidad de realizar un protocolo de comunicación entre la Dirección General de Tráfico y el Servicio Murciano de Salud, en relación a la incapacidad psicofísica de los pacientes para conducir, manteniendo la confidencialidad de los datos. Asimismo, también se estudiará la posibilidad de realizar un protocolo de comunicación para que los Servicios de Prevención de la administración puedan comunicar a la Dirección General de Tráfico, el personal que presenta limitaciones para la conducción, manteniendo la confidencialidad de los datos.

8.2.1.3. Instalación de dispositivos Alcolock

Se estudiará la posibilidad de dotar de equipos Alcolock a los vehículos oficiales del Parque Móvil Regional (autobuses) que realizan transporte colectivo.

8.2.2. Gestión de la seguridad vial en desplazamientos domicilio-centro de trabajo

Para eliminar los accidentes que se puedan dar en los trayectos desde el domicilio al trabajo y viceversa, es conveniente adoptar medidas encaminadas a reducir los riesgos desde el origen. En este sentido, en el Anexo V del presente documento se ofrece a los empleados públicos que conducen un vehículo para trasladarse a su centro de trabajo, un cuestionario de mantenimiento preventivo con el fin de que pueda controlar los elementos y niveles básicos de su vehículo habitual. Dicho cuestionario les permitirá detectar posibles anomalías que ellos mismos podrán subsanar, e incluso, deficiencias mayores que requerirán la actuación de un profesional en la materia.

Además, a continuación se detallan algunas medidas que pueden conllevar la reducción de los riesgos en estos trayectos:

8.2.2.1. Estudiar la posibilidad de sustituir el transporte individual por el trasporte público o colectivo.

El hecho de que cada trabajador vaya en vehículos individuales supone un gran volumen de tráfico, situación que aumenta las posibilidades de sufrir accidentes in itínere. Sin embargo, si se emplean medios colectivos, el riesgo disminuye ya que la probabilidad es menor.

El empleo del transporte público es la opción más factible, ya que no solamente es un método económico, sino que también tiene la posibilidad de trasladar a un gran número de empleados en un mismo viaje. Las desventajas que presenta es que, debido a la dispersión de los centros de trabajo, es muy posible que las rutas no lleguen hasta el propio centro, que los horarios no coincidan con los de la jornada laboral, etc... En este sentido, por la Administración Regional, se planificarán actuaciones concretas para potenciar la utilización por el personal de los servicios públicos de transporte público.

Con objeto de fomentar la seguridad del transporte y mejorar las condiciones de los desplazamientos, la Administración Regional realizará un estudio sobre las necesidades de desplazamientos de los empleados públicos para conocer posibles rutas coincidentes, donde un mayor número de empleados pueden verse beneficiados por la posibilidad de ofrecer un servicio de transporte discrecional adaptado a los horarios de entrada y salida. Este servicio podría organizarse en común con otras administraciones u organismos afectados.

El sistema de vehículos compartidos entre los empleados públicos es una medida con las mismas ventajas que el transporte público pero sin sus desventajas. Se trata de que un único vehículo sea empleado para trasladar a varios empleados que viven en la misma zona y que no sea usado de manera individual.

La Administración Regional puede fomentar este tipo de transporte, ofreciendo información para conseguir compañeros de viaje y de la elección de recorridos más rápidos. Lo más habitual es que se realice entre compañeros. Si esto no es posible, Administración

BORRADOR

Regional puede poner a disposición de los empleados, la posibilidad de facilitar el contacto entre empleados públicos que estén interesados en compartir el vehículo para realizar los viajes, por ejemplo a través de la intranet.

8.2.2.2. Fomentar el uso de métodos alternativos de transporte, tales como la bicicleta o a pie.

Poner en práctica medidas orientadas a promover y facilitar el desplazamiento al centro de trabajo en bicicleta o a pie. Para ello se podrían habilitar aparcamientos especiales para bicicletas, realizar acuerdos con proveedores y talleres para facilitar su adquisición y mantenimiento, promover la creación de carriles bici etc…

8.2.2.3. Facilitar un sistema de alertas de tráfico.

Implantar un sistema de información actualizada de la situación del tráfico en las rutas de los desplazamientos laborales, por ejemplo, creando un área en la intranet en la que se publiquen y mantengan actualizados los mensajes sobre alertas de tráfico, eventos, estado de la circulación, etc.

8.2.2.4. Promover y facilitar los traslados y comisiones de servicio entre puestos de trabajo de igual nivel y responsabilidad.

El objeto es acercar el puesto de trabajo al lugar de residencia. Este tipo de actuaciones, aunque complejas, permitiría reducir en muchos casos, este tipo de desplazamientos.

8.2.2.5. Flexibilidad y racionalización de horarios de trabajo.

Adoptar mayor flexibilidad horaria, permitiendo a los empleados públicos adaptar sus horarios de entrada y salida a los centros de trabajo a sus necesidades personales, evitando así horas punta y favoreciendo a su vez la conciliación de la vida familiar. De igual forma, dadas las condiciones climatológicas de la región, en período estival se debería efectuar la jornada laboral en horario reducido evitando la conducción en las horas de mayor intensidad de calor. Como resultado se obtendría:

- Mejora de la calidad de vida del trabajador.
- Disminución de la congestión circulatoria, con efectos positivos sobre:
    - el estrés.
    - costes de transporte.
    - riesgo de baja por accidente.
- Mejor gestión del tiempo.
- Mejor conciliación familiar.

8.2.2.6. Implantar medidas tecnológicas como sistemas de teletrabajo, videoconferencias y webconferencias.

Los avances tecnológicos permiten que el realizar una gestión o satisfacer una necesidad no tenga porqué suponer un desplazamiento obligatorio. Con objeto de fomentar medidas de teletrabajo, la Administración Regional podría realizar un estudio para determinar aquellos puestos de trabajo donde las nuevas tecnologías permiten alcanzar los objetivos del empleado sin la necesidad de acudir todos los días al centro de trabajo, de forma que exista la posibilidad de ofrecer a los empleados el acogerse bien total o parcialmente a una organización del trabajo a distancia. Los beneficios serían los siguientes:

- Mejora de la calidad de vida del trabajador.
- Disminución del estrés asociado a la congestión circulatoria.
- Disminución de los costes de transporte.
- Disminución de riesgos de baja por accidente.

BORRADOR

- Reducción de costes de estructura de la empresa.
- Mayor gestión del tiempo.
- Trabajo por consecución de objetivos.
- Mejor conciliación familiar.

8.2.2.7. Promover espacios de aparcamiento en el entorno de los centros de trabajo.

Esta medida es muy útil ya que no en todos los casos se podrá disponer de transporte público alternativo. Las dificultades para encontrar aparcamiento afectan al estrés del trabajador y aumenta el riesgo de incidentes. Aún conscientes de las dificultades de implantación de esta medida, es conveniente intentar su implementación en aquellos casos en que pudiera ser posible.

9. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial es un proceso dinámico que debe crecer y desarrollarse a lo largo del tiempo para su mejora continua, por lo que se deberá medir el impacto de las actuaciones realizadas de manera periódica y sistemática. Para ello, se deberá comparar los indicadores establecidos previamente y una vez realizadas las actuaciones oportunas. El seguimiento servirá para comprobar la consecución de los objetivos fijados.

10. COLABORACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial se configura como una herramienta del Plan General de Prevención de la Administración Regional, y como tal afecta al personal de la misma, definidos en el apartado 3. A pesar de ello, el contenido del mismo así como los las actuaciones llevadas a cabo en su virtud podrá ser utilizado por otras Administraciones Públicas con las adaptaciones necesarias a su propia organización.

La colaboración entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y cualquier otra Administración Pública para desarrollar un Plan de Movilidad y Seguridad Vial propio basado en el presente, así como para la puesta en marcha de las medidas concretas que del mismo se deriven, se plasmará mediante el correspondiente convenio de colaboración, en el que se recogerán las actuaciones de ambas partes así como la posible necesidad de financiación y las fuentes necesarias para ello. La firma de estos convenios podrá conllevar la participación de la Administración Pública que corresponda en el Grupo de Trabajo de Seguimiento recogido en el apartado 5.

11. BIBLIOGRAFÍA

- Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales.
- Plan General de Prevención de la Administración Pública de la Región de Murcia.
- Decreto 30/1994, de 18 de febrero, por el que se regula el funcionamiento de la flota automovilística de la Administración Regional.
- Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica INSHT-DGT.
- Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Guía para la prevención de los accidentes de tráfico Comunidad de Madrid.
- Seguridad vial en relación con la actividad laboral, Prevención Navarra, SL.
- Guía de movilidad sostenible y prevención de riesgos laborales de tráfico para empresas, Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha.

BORRADOR

ANEXOS

Anexo I. Flota automovilística de la Administración Regional.

Consejerías y Organismos Autónomos

Tipo	Marca	Modelo	Nº	Uso
Autobús adaptado a personas con discapacidad	Iveco	CC100	1	Transporte colectivo
	Iveco	CC150	3	Transporte colectivo
	Iveco	C35	2	Transporte colectivo
	Mercedes Benz	OC 500	2	Transporte colectivo
Camiones	Iveco	50C13	1	Servicios Específicos
	Iveco	AS440	1	Servicios Específicos
	Iveco	CC100	2	Servicios Específicos
	Iveco	CC150	1	Servicios Específicos
	Mercedes Benz	3341	1	Servicios Específicos
	Mercedes Benz	Actros	1	Servicios Específicos
	Mercedes Benz	Atego	4	Servicios Específicos
	Mercedes Benz	OC 500	2	Servicios Específicos
	Mercedes Benz	U1550	1	Servicios Específicos
	Mercedes Benz	Unimog	1	Servicios Específicos
	Nissan	Navara	2	Servicios Específicos
	Nissan	PicK-up	5	Servicios Específicos
	Renault	130	1	Servicios Específicos
	Renault	Kerax	2	Servicios Específicos
	Renault	Mascott	2	Servicios Específicos
	Renault	Midlum	6	Servicios Específicos
	Uro	Vamtac	1	Servicios Específicos
Furgones	Citroen	Berlingo	1	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	Jumper	4	Servicios Generales y Específicos
	Ford	Transit	1	Servicios Generales y Específicos
	Iveco	35E	1	Servicios Generales y Específicos
	Mercedes Benz	815	1	Servicios Generales y Específicos
	Mercedes Benz	Sprinter	5	Servicios Generales y Específicos
	Mercedes Benz	Vito	2	Servicios Generales y Específicos
	Nissan	Pathfinder	1	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	Boxer	1	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	Expert	1	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	Partner	2	Servicios Generales y Específicos
Furgonetas	Citroen	Berlingo	72	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	C-15	12	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	C-8	1	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	Jumper	1	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	Jumpy	4	Servicios Generales y Específicos
	Ford	Transit	1	Servicios Generales y Específicos
	Mercedes Benz	Sprinter	13	Servicios Generales y Específicos
	Mercedes Benz	Vito	4	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	Boxer	3	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	Partner	14	Servicios Generales y Específicos

BORRADOR

	Renault	Kangoo	2	Servicios Generales y Específicos
	Renault	Trafic	1	Servicios Generales y Específicos
Motocicletas	Honda	125	1	Servicios Generales y Específicos
	Piaggio	125	3	Servicios Generales y Específicos
	Suzuki	125	1	Servicios Generales y Específicos
	Yamaha	125	1	Servicios Generales y Específicos
	Yamaha	250	8	Servicios Generales y Específicos
	Yamaha	660	12	Servicios Generales y Específicos
Turismos	Audi	A-6	8	Servicios de Alta Representación (1 Reserva)
	Audi	A-8	1	Servicios de Alta Representación
	Citroen	Ax	1	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	C-3	22	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	C-4	9	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	C-5	13	Servicios Generales y de Representación
	Citroen	C-8	2	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	Xsara	4	Servicios Generales y Específicos
	Citroen	Zx	1	Servicios Generales y Específicos
	Ford	Focus	3	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	306	7	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	307	51	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	308	9	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	407	1	Servicios Generales y de Representación
	Renault	Megane	27	Servicios Generales y Específicos
	Seat	Alhambra	1	Servicios Generales y Específicos
	Seat	Ibiza	133	Servicios Generales y Específicos
	Seat	León	9	Servicios Generales y Específicos
	Toyota	Prius	3	Servicios Generales y Específicos
Turismos Todo Terreno	Land Rover	Range	1	Servicios Específicos
	Nissan	Pathfinder	2	Servicios Específicos
	Nissan	Patrol	3	Servicios Específicos
	Nissan	Terrano	24	Servicios Específicos
	Nissan	X-Trail	26	Servicios Específicos
	Suzuki	Santana	3	Servicios Específicos
	Suzuki	Vitara	61	Servicios Específicos
Totales			**641**	
Renting	**Marca**	**Modelo**	**Nº**	**Uso**
Furgonetas	Fiat	Scudo	1	Servicios Generales y Específicos
Turismos	Fiat	Fiorino	2	Servicios Generales y Específicos
	Opel	Astra	1	Servicios Generales y Específicos
	Opel	Insignia	1	Servicios Generales y Específicos
	Volkswagen	Touran	1	Servicios Generales y Específicos
Totales			**6**	
Otros			**2014**	
Tractor			30	
Máquina de Obras y Servicios			9	
Totales			**39**	

BORRADOR

Entes Públicos

Tipo	Marca	Modelo	Nº	Uso
Ambulancias	Citroen	Jumpy	5	Servicios Específicos Sanitarios
	Mercedes Benz	Sprinter	24	Servicios Específicos Sanitarios
Autobús Colectivo	Mercedes Benz	413	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Mercedes Benz	515	1	Servicios Específicos Sanitarios
Ciclomotores	MBK	50	1	Servicios Generales Sanitarios
	Suzuki	74	1	Servicios Generales Sanitarios
	Vespino	130	1	Servicios Generales Sanitarios
Furgones	Citroen	Berlingo	3	Servicios Específicos Sanitarios
	Citroen	Jumpy	3	Servicios Específicos Sanitarios
	Fiat	Ducato	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Iveco	35	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Mercedes Benz	Sprinter	5	Servicios Específicos Sanitarios
	Mercedes Benz	Vito	6	Servicios Específicos Sanitarios
	Peugeot	Boxer	2	Servicios Específicos Sanitarios
Furgonetas	Citroen	Berlingo	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Citroen	C-15	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Citroen	Jumpy	2	Servicios Específicos Sanitarios
	Mercedes Benz	Sprinter	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Mercedes Benz	Viano	1	Servicios Generales y Específicos
	Mercedes Benz	Vito	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Peugeot	Partner	2	Servicios Específicos Sanitarios
	Renault	Kangoo	1	Servicios Generales y Específicos
Motocicletas	Kimco	125	1	Servicios Generales
Turismos	Citroen	C-4	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Citroen	Saxo	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Citroen	Zx	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Opel	Corsa	2	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	206	12	Servicios Específicos Sanitarios
	Peugeot	306	3	Servicios Específicos Sanitarios
	Peugeot	307	3	Servicios Específicos Sanitarios
	Peugeot	308	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Peugeot	406	1	Servicios Generales y Específicos
	Peugeot	806	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Renault	Laguna	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Renault	Megane	15	Servicios Específicos Sanitarios
	Seat	Ibiza	24	Servicios Específicos Sanitarios
Turismo Todo Terreno	Land Rover	Discovery	1	Servicios Generales y Específicos
	Nissan	Pathfinder	4	Servicios Específicos Sanitarios
	Nissan	Terrano	1	Servicios Específicos Sanitarios
	Nissan	X-Trail	2	Servicios Específicos Sanitarios
	Suzuki	Vitara	2	Servicios Específicos Sanitarios
Totales			**142**	

BORRADOR

Anexo II. Cuestionario para la investigación de accidentes.

Uso exclusivo para Ténicos de Prevención.

Formulario

Los campos marcados con * son obligatorios

Login del Técnico de Prevención: * [máx. 10 car.]

Parte:

Admón. de pertenencia: * Seleccione una opción.

Número de parte: * [máx. 20 car.]

Datos del accidentado:

N. I. F. (Formato 99999999X): * [máx. 10 car.]

Edad: * Seleccione una opción.

Sexo: *

- Hombre
- Mujer

Condición del accidentado: *

- Conductor
- Viajero
- Peatón

Horario de trabajo: * Seleccione una opción.

Consejería / O.A. / Gerencia, Área: * Seleccione una opción.

Denominación del centro de trabajo: * [máx. 125 car.]

Denominación del puesto de trabajo: * [máx. 125 car.]

Datos del accidente:

Fecha (DD/MM/AAAA): * - - (dd-mm-aaaa)

Tipo de accidente: *

- In itinere
- En misión

Dirección: *

- Ida
- Vuelta

Situación: *

- Con baja
- Sin baja

Días de baja: Seleccione una opción.

Hora del día (HH:MM): * : (hh:mm)

Hora de trabajo: * Seleccione una opción.

Día de la semana: * Seleccione una opción.

Gravedad: * Seleccione una opción.

Facilita atestado: *

- Si
- No

Tipo de vía: * Seleccione una opción.

Vía: * Seleccione una opción.

Lugar en dónde se produjo (nombre, dirección, KM, Localidad, etc): *

[máx. 125 car.]

Municipio: Seleccione una opción.

Forma de accidente: *

- Atropello
- Colisión
- Vuelco
- Otros

Daños corporales: *

- Sí
- No

Daños materiales: *

- Sí
- No

Medio de desplazamiento: * Seleccione una opción.

Distancia a recorrer: * Seleccione una opción.

Trayecto habitual: *

- Si
- No

Vehículo habitual:

- Si
- No

Causas que, a juicio del empleado, pudieron motivar el accidente:

Marcar lo que proceda: *

	Si	No
Distracción:		
Intensidad del tráfico:		
Condiciones meteorológicas:		
Estado de las infraestructuras, vías, etc.:		
Estado del vehículo, neumáticos, luces, intermitentes, etc:		
Estado psicofísico del trabajador (cansancio, enfermedad, medicación, ...):		
Velocidad inadecuada:		
Inexperiencia del conductor:		
Falta de formación:		
Infracción norma de circulación:		
Organización del trabajo, horarios etc.:		
Señalización:		
Otros conductores:		
Otras causas:		

Causas detalladas en el atestado:

Marcar lo que proceda, SOLO en caso de haber atestado: *

	Si	No
Distracción:		

Intensidad del tráfico:	
Condiciones meteorológicas:	
Estado de las infraestructuras, vías, etc.:	
Estado del vehículo, neumáticos, luces, intermitentes, etc:	
Estado psicofísico del trabajador (cansancio, enfermedad, medicación, ...):	
Velocidad inadecuada:	
Inexperiencia del conductor:	
Falta de formación:	
Infracción norma de circulación:	
Organización del trabajo, horarios etc.:	
Señalización:	
Otros conductores:	
Otras causas:	

Datos del Vehículo

ANÁLISIS DEL VEHICULO (Rellenar SOLO si en accidentado es conductor o acompañante)

Matrícula: [máx. 10 car.]

Tipo vehículo:

- Particular
- Administración
- Otros

Marca: [máx. 20 car.]

Modelo: [máx. 20 car.]

Antigüedad (años): Seleccione una opción.

Realiza revisiones ITV:

- Si
- No
- No procede

ITV en vigor:

- Si
- No
- No procede

Marcar lo que proceda:

	Si	No
Realiza revisiones Periódicas:		
Comprueba estado y presión neumáticos:		
Comprueba el funcionamiento luces e intermitentes:		
Comprueba niveles de líquido de frenos y limpiaparabrisas:		

Datos del conductor

Cumplimentar si el accidentado es el conductor del vehículo

¿Tiene permiso de conducir vigente y válido para el vehículo?:

- si
- No

Años de experiencia en la conducción: Seleccione una opción.

Marcar lo que proceda (sólo si es el conductor del vehículo):

	si	No
¿Ha recibido formación en conducción y seguridad vial?		
¿Ha pasado reconocimiento médico en el trabajo?		
¿Usa gafas, audífonos?		
¿Tomaba medicación que afectara a la conducción?		

¿Utilizaba el móvil, navegador?	○	○
¿Estaba fumando, comiendo o bebiendo?	○	○
¿Había posicionado correctamente asiento, volante, espejos?	○	○
¿Presenta alguna enfermedad que pudiera afectarle a la conducción?	○	○
¿Toma medicación que le afecte a la conducción?	○	○
¿Ha consumido alcohol u otras drogas?	○	○

Datos de la vía

Marcar lo que proceda: *

	si	No
¿La señalización era adecuada y visible?	○	○
¿El mantenimiento era adecuado?	○	○
¿La vía estaba en obras?	○	○
¿Existía gran densidad de tráfico?	○	○

Datos del peatón

Marcar lo que proceda, SOLO si el peatón es el accidentado:

	si	No
¿Circulaba por zona peatonal?	○	○
Si circulaba por la vía, ¿llevaba prendas reflectantes?	○	○
¿Cruzaba la vía por lugares habilitados respetando las normas??	○	○

BORRAL

Anexo III. Cuestionario sobre hábitos de desplazamiento de los empleados públicos.

La cumplimentación de este cuestionario, anónimo y voluntario, tiene objetivo analizar la movilidad de todo el personal al servicio de la Administración Regional, permitiendo conocer la exposición al riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico.

***Equivalencias**:*

***AYS**=Administración y Servicios; **EDU**=Educación; **IMA**=Instituto Murciadno de Acción Social; **SMS**=Servicio Murciano de Salud.*

Formulario

Los campos marcados con * son obligatorios

Administración de Pertenencia: * Seleccione una opción.

Datos de Salida

Municipio: * Seleccione una opción.

Localidad: * [máx. 125 car.]

Código Postal: * [máx. 5 car.]

Datos de Destino

Municipio: * Seleccione una opción.

Localidad: * [máx. 125 car.]

Código Postal: * [máx. 5 car.]

Otros datos

Denominación del centro de trabajo: * [máx. 125 car.]

Sexo: *

- Hombre
- Mujer

Edad: * Seleccione una opción.

Horarios de Trabajo: * Seleccione una opción.

Flexibilidad en la jornada/turno: *

- Si
- No

Medios de desplazamiento para ir al trabajo (el más frecuente): * Seleccione una opción.

Experiencia en la conducción: * Seleccione una opción.

Kms. diarios entre el lugar de trabajo y domicilio (suma ida y vuelta): * Seleccione una opción.

Tiempo medio diario que utiliza para desplazarse entre el lugar de trabajo y el domicilio (suma ida y vuelta): * Seleccione una opción.

Elementos de seguridad utilizados: *

- Cinturón de seguridad
- Casco
- No utilizo

Uso del teléfono móvil durante la conducción: *

- Si
- No

Dispone de equipo de manos libres para el teléfono móvil: *

- Si
- No

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (indique todos los que considere adecuados en su caso):

	Si	No
La intensidad del tráfico		
Cumplir con los horarios de entrada en la empresa		
Mi vehículo o el medio de transporte		
El estado de la infraestructura o vía		
Mi estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)		
Condiciones climatológicas		
Otros conductores		
Falta de formación en seguridad vial		
Mi propia conducción		
Otros		

En caso de haber marcado otros, especificar cuáles: [máx. 125 car.]

Indique las medidas que piense que pueden facilitar y hacer más seguros sus desplazamientos: *

	Si	No
Teletrabajo		
Ayudas al uso del transporte público		
Formación en seguridad vial		
Flexibilidad de horarios		
Rutas de empresa		
Otros		

En caso de haber marcado otros, especificar cuáles: [máx. 125 car.]

Su trabajo requiere realizar desplazamientos durante la jornada laboral: *

- Si
- No

Continuar con la encuesta si realiza desplazamientos durante la jornada laboral. En caso contrario, pulse el botón Enviar.

Puesto de trabajo:

- Conductor
- Otros puestos

Medios de desplazamiento: Seleccione una opción.

En su caso, el vehículo más frecuente utilizado es:

- Particular
- De empresa

Frecuencia de los desplazamientos: Seleccione una opción.

Kilometraje medio efectuado en desplazamientos en misión: Seleccione una opción.

Tiempo medio diario efectuado en desplazamientos en misión: Seleccione una opción.

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

	Si	No
La intensidad del tráfico		
La organización del trabajo (agenda, reuniones, etc)		
El tipo de vehículo o sus características		
El estado de la infraestructura o vía		
Mi estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)		
La falta de formación en seguridad laboral		

Condiciones climatológicas	○	○
Otros conductores	○	○
El estado del vehículo	○	○
Mi propia conducción	○	○
Otros	○	○

En caso de haber marcado otros, especificar cuáles: [máx. 125 car.]

Los desplazamientos son planificados:

- ○ Si
- ○ No

Quién planifica los desplazamientos:

- ○ Usted
- ○ La empresa
- ○ Ambos (acuerdo empresa-empleado)

Existe un procedimiento escrito de desplazamientos de empresa:

- ○ Si
- ○ No

Dispone de dicho procedimiento:

- ○ Si
- ○ No

BORRAL

Anexo IV. Información de carácter general.

Recomendaciones que inciden sobre el Factor Humano

Normas de Circulación

- No superar los límites de velocidad permitidos en función de la vía y las condiciones del entorno.
- Uso de las medidas de seguridad asociadas a cada tipo de vehículo (casco, cinturón de seguridad, etc.)
- No emplear teléfonos móviles mientras se conduce.
- No conducir bajo los efectos del alcohol drogas o medicamentos que afecten a la conducción.
- Respetar la distancia de seguridad respecto a otros vehículos.
- No realizar maniobras incorrectas que pongan en peligro la vida del conductor y los demás usuarios.
- No circular con auriculares, cascos conectados a aparatos reproductores de sonido.
- Circular respetando la señalización horizontal y vertical, así como indicaciones de los agentes de tráfico.
- Transitar por las vías destinadas a cada usuario.
- Cumplir con el deber de socorro.
- Mantener el vehículo en buen estado y realizar las inspecciones técnicas periódicas.
- Llevar en el vehículo los elementos de repuesto y señalizaciones obligatorias.
- Documentación del vehículo.

Normas de seguridad vial para **Peatones**

Zonas Urbanas:

- No caminar cerca del bordillo: existe riesgo de atropello.
- La mayor parte de los accidentes en ciudad suceden en los pasos de peatones, es por ello por lo que se han de extremar las precauciones en estos puntos: hay que detenerse en la acera (y no en la calzada).
- Si el paso de peatones tiene semáforo, hay que esperar hasta que éste se ponga en verde para poder cruzar.
- Si carece de él, estará señalizado con marcas viales. En estos pasos, los peatones pueden pasar antes que los vehículos ya que tienen preferencia de paso. No obstante, no hay que confiarse por ello. Para cruzar por ellos es necesario mostrar intención de hacerlo y recordar que sólo se debe invadir la calzada cuando se observe que los vehículos se han detenido o muestren que vayan a hacerlo. Antes de cruzar hay que mirar de izquierda a derecha para ver si vienen vehículos. Una vez detenidos los vehículos, se deberá comenzar a cruzar.
- Si no existen pasos para peatones, habrá que ser más precavido. Se cruzará siempre por el lugar más seguro: a ser posible por las esquinas, ya que por ahí los vehículos circulan más despacio y tienen preferencia los peatones. Se deberá mirar de izquierda a derecha, para una vez cerciorado de que no pasa ningún coche, cruzar por el camino más corto: en línea recta y perpendicular a la acera.
- No cruzar por curvas o lugares con poca visibilidad.
- No salir entre los vehículos estacionados: ya que éstos pueden ocultar al peatón.

Cruce de plazas y rotondas:

- En las plazas y rotondas se deberá extremar la precaución, ya que hay que prestar atención a las calles que llegan a las mismas. La forma correcta de cruzar las rotondas y las plazas es la siguiente:

BORRADOR

- No atravesar la plaza o rotonda por el medio, es preferible cruzar por las esquinas de sus calles por los pasos de peatones, rodeando la plaza o rotonda hasta el lugar deseado. Es un poco más largo pero es la forma más segura.

En Carretera:
- Si se circula por la carretera como peatón, se deberán seguir las siguientes instrucciones:
- Circular siempre por el lado izquierdo de la calzada de tal manera que al caminar siempre vea a los coches venir de frente.
- Caminar siempre por el arcén y en fila india.
- Si hay que cruzar se hará por el lugar más seguro y con mayor visibilidad. Recordar que las curvas no es un buen lugar para cruzar.
- No está permitido circular por autovías ni autopistas.

Circulación Nocturna:
- La norma más importante para circular por la noche es la de ver y ser visto. Para ello, se debe llevar en todo momento un buen sistema luminoso o reflectante homologado para ser visto y poder ver por lo menos a 150 m (tales como chalecos reflectantes, etc.).

Fatiga

La aparición de la fatiga durante la conducción provoca dificultad en la concentración, aumenta los tiempos de reacción y consigue que se produzcan más errores en la estimación de velocidades y distancias.

Entre los principales síntomas de fatiga destacan el cansancio cervical, picor de ojos, error en la estimación de las distancias y aumento del tiempo de reacción, lo que supone un riesgo importante a la hora de evaluar una situación de conducción. Jornadas laborales demasiado largas son muy perjudiciales para la tarea de conducir con seguridad, y los efectos de la fatiga aparecen cuando se acerca el final de la jornada de trabajo.

Consejos básicos para su prevención:

- En viajes largos parar cada 2 horas o 200 Km, hacer estiramientos e hidratarse con agua, zumos o refrescos.
- Adoptar la postura correcta durante la conducción.
- Trabajar con previsión y anticipación, evitando los márgenes de tiempo ajustados y las posteriores prisas en la conducción, las cuales suelen desembocar en fatiga.
- Respetar el horario mínimo de descanso durante y entre las jornadas de trabajo que estipule la empresa en base a la legislación vigente y al convenio suscrito con la representación de los trabajadores.

Sueño

El sueño anula totalmente las capacidades de conducción, siendo uno de los factores más peligrosos en la conducción, ya que ocasiona una pérdida total del control del vehículo. Sin duda es el causante de numerosos accidentes de circulación con relación laboral. La somnolencia excesiva es una grave causa interna de distracción en la conducción y se asocia a un 10% de la población adulta. El sueño asociado a la conducción afecta en la capacidad de reacción, la percepción de las señales, las distancias, los sonidos y el tiempo, disminuyendo la agudeza visual y trastornando el estado de ánimo.

Consejos básicos para su prevención:

- Descansar suficientemente antes de ponerse al volante.
- Parar cada 2 horas o 200 Km.

BORRADOR

- Ventilar el habitáculo.
- No comer de manera copiosa.
- No tomar alcohol ni medicamentos contraindicados para la conducción.
- Evitar música relajante.
- No se puede luchar contra el sueño, la única solución es parar a dormir.

Síndrome de la Apnea e Hipoapnea del Sueño (SAHOS)

Se trata de una enfermedad que impide a quien la padece profundizar en el sueño debido a pequeñas obstrucciones de la vía aérea superior mientras se duerme, lo que impide descansar convenientemente. Esto genera cansancio, somnolencia, falta de concentración, incremento del tiempo de reacción y la aparición de "microsueños", en los cuales durante unos segundos se puede perder la consciencia, con la repercusión evidente sobre la conducción. En caso de notar alguno de estos síntomas, debe consultar con su médico. Es una enfermedad que requiere tratamiento, solo así se puede restablecer la respiración uniforme durante el sueño y descansar por la noche convenientemente.

Distracciones

Conduciendo se realizan multitud de acciones aparentemente intrascendentes en el interior del vehículo, como fumar, sintonizar la radio, buscar algo en la guantera, hablar con otros ocupantes, o consultar los datos de un pedido, que suponen apartar la vista de la carretera o distraerse de la tarea de conducir. También se pueden encontrar factores de distracción en el exterior del vehículo, como el paisaje. Y no sólo distraen los objetos o acciones en el interior o exterior del vehículo, sino que también la propia organización del trabajo pueden aumentar la carga mental, y motivar la disminución de la concentración durante la conducción.

En el entorno laboral también la monotonía de la tarea puede ser fuente de distracción. Muchos conductores profesionales pasan muchas horas solos, realizando una tarea en ocasiones rutinaria, particularmente los conductores de largo recorrido.

Principales fuentes externas de distracción:

- Uso del teléfono móvil y navegadores GPS. Diversos estudios realizados señalan que tras un minuto y medio de hablar por el móvil (incluso con manos libres) el conductor no percibe el 40% de las señales, su velocidad media baja un 12%, el ritmo cardiaco se acelera bruscamente durante la llamada, y se tarda más en reaccionar. El uso de móviles mientras se conduce, incluso cuando se utilicen los dispositivos de manos libres, multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente. De igual manera puede suceder en la actualidad con el creciente uso de navegadores en los vehículos, muchos de ellos llevando incorporado un sistema de voz que puede llegar a distraer al conductor ante los reiterativos mensajes que llevan a cabo, o ante la posibilidad de manipularlo en marcha.
- Manipulación en la radio-cd. Distraer la atención y la mirada en buscar una sintonía de radio, una canción del cd, etc., provocan serias distracciones que desencadenan accidentes de tráfico.
- Temperatura en el interior del vehículo. Elevadas temperaturas en el interior del vehículo pueden producir falta de reflejos y vigilancia en la conducción, así como somnolencia.
- Excesiva concentración de señales en las vías. Cuando la atención se concentra en varias señales a la vez y en pequeños espacios de tiempo puede dar lugar a errores, así como a la aparición más temprana de la fatiga.
- Otras distracciones comunes. Encender o apagar un cigarrillo, buscar algo en la guantera, consultar papeles, hablar con otros ocupantes, suponen apartar la vista de la carretera o disminuyen la concentración durante la tarea de conducir.

BORRADOR

Velocidad

En caso de colisión, cuanto más elevada es la velocidad mayor es la gravedad del accidente. Los vehículos modernos han sido diseñados para proteger a sus ocupantes en pruebas de choque realizadas a velocidades que oscilan entre los 30 y los 65 Km/h. Debemos saber que todo vehículo en movimiento acumula una energía, denominada cinética, que está en función del peso y la velocidad. Cuando la velocidad se multiplica por dos, la energía cinética se multiplica por cuatro; si se multiplica por tres, la energía por nueve; y así sucesivamente, al ser proporcional al cuadrado de la velocidad. La velocidad influye de cuatro maneras en la ocurrencia de accidentes de tráfico:

- Aumenta la distancia recorrida por el vehículo desde el momento que el conductor detecta una emergencia hasta que reacciona.
- Aumenta la distancia necesaria para detener el vehículo desde que se reacciona ante una emergencia.
- La severidad del accidente aumenta exponencialmente con la velocidad de impacto. A 50 Km/h el riesgo de sufrir lesiones graves para un pasajero del asiento delantero es tres veces mayor que a una velocidad de 30 Km/h, y a 65 Km/h el riesgo es cinco veces mayor.
- En colisiones a alta velocidad se reduce la efectividad de los dispositivos de seguridad, como por ejemplo los airbags.
- Cuando se habla de los peligros de la velocidad, no se refiere únicamente a circular por encima del límite permitido por la vía, lo que se conoce como “exceso de velocidad”, sino también al concepto de “velocidad inadecuada”, es decir, circular no adaptando la velocidad a las diferentes circunstancias del tráfico, como la intensidad del tráfico, el estado de la vía, las condiciones meteorológicas, y el estado del conductor, o del vehículo.

Estrés

La conducción bajo estrés tiene por lo general consecuencias negativas. Una sensación generalizada hoy día es que el tiempo dedicado a los desplazamientos se aprecia como una pérdida de tiempo, por lo que se aumenta la velocidad. Esta prisa excesiva, muchas veces condicionada por una errónea organización del trabajo, conlleva a un incremento del riesgo.

El conductor estresado entiende que el resto de usuarios son un estorbo que impide una circulación más rápida, lo que le lleva a cometer imprudencias e incluso a realizar una conducción temeraria, transmitiendo mayor intolerancia y agresividad frente al resto de conductores.

El estrés lleva asociado diferentes fases en las que se pasa de un estado de alarma en el que pueden aparecer la agresividad, una actitud competitiva, la conducción temeraria y la falta de respeto en la señalización, hasta la fase de agotamiento tras la aceleración del ritmo cardiaco debido a las acciones anteriores, con la consiguiente reducción de la atención y concentración durante la conducción.

Consejos básicos para su prevención:

- Programar los desplazamientos con antelación y no ceñirse a una hora estricta de llegada o salida.
- Realizar una correcta gestión de la carga de trabajo.
- Evitar atascos y buscar, en la medida de lo posible, vías de poca densidad de circulación.

BORRADOR

- Entender que hay factores externos difíciles de controlar, como el nivel de tráfico o las esperas en los puntos de recogida o entrega, por lo que deben aceptarse las demoras como parte del trabajo.
- En el caso de estar demasiado nervioso, aparcar el vehículo un momento, relajarse y reflexionar sobre los riesgos que se asumen en esta situación.

Agresividad

Es uno de los comportamientos humanos que más caracterizan a los conductores al volante. Uno de cada tres accidentes en ciudad se debe a la agresividad y a la competición que a veces se establece entre conductores, tanto es que una buena parte de los altercados con violencia física se debe a discusiones entre automovilistas motivadas por el propio tráfico. Son datos que mueven a la reflexión y demuestran que a nada que se controlaran las actitudes al volante se evitarían accidentes, riñas y malos ratos.

El tráfico y el entorno laboral generan circunstancias como tensión, soledad, hastío de horas al volante, comportamientos inaceptables de otros, sensación de fortaleza e impunidad que transmite el “caparazón” del coche, etc., que liberan agresividades que pueden no manifestarse fuera del coche. Además, no podemos hablar con los conductores que nos han disgustado, ellos también están en movimiento. Todo ello contribuye a generar tensión.

Emociones

Los diferentes estados emocionales pueden ser factores influyentes en la conducción. Un estudio proporciona datos acerca de la influencia de las emociones en la conducción:

- Los conductores alegres y optimistas sufren menos accidentes de tráfico que los conductores tristes y pesimistas.
- Con una sensación de aburrimiento se presta menos atención.
- Bajo la irritación y la indignación se olvida el respeto a los demás conductores y se asumen más riesgos.
- Las mujeres tienen mayor inteligencia emocional en la conducción que los hombres.
- Ser inteligente emocionalmente en la conducción es saber gestionar las emociones para no dejarse arrastrar por ellas cuando éstas afectan negativamente a nuestra seguridad.

Alcohol y Drogas

Los efectos que produce el alcohol en la conducción son muchos: una menor capacidad de concentración, un aumento del tiempo de reacción, una peor estimación del riesgo y de las diferentes situaciones de la circulación, somnolencia, percepción de la velocidad menor que la real, atención dividida, euforia, etc. Como puede entenderse fácilmente, todos estos efectos resultan tremendamente peligrosos a la hora de manejar un vehículo. Desde luego el consumo de alcohol es incompatible con la conducción, y en un entorno laboral la única tasa para conducir seguro es cero.

No hay ningún producto o remedio casero que elimine los efectos del alcohol: dar un paseo, beber agua y dejar pasar todo el tiempo que haga falta antes de ponerse al volante, pues el hígado elimina a un ritmo constante entre 0,1 y 0,2 gr por hora.

En cuanto a las drogas, existen de muy diversa índole, sustancias con diferentes efectos físicos, psíquicos y sociales, y con distintos riesgos asociados. Una vez que se encuentran dentro del organismo, se dirigen a través de la sangre hasta el cerebro y modifican su comportamiento habitual. Su consumo habitual genera dos tipos de procesos:

BORRADOR

- Por un lado, “tolerancia”: a medida que el organismo se va adaptando a una determinada sustancia, se necesita consumir una mayor cantidad para lograr los mismos efectos.
- Por otro, “dependencia”: la persona necesita consumir la sustancia de que se trate para no experimentar los síntomas de abstinencia (dependencia física) y poder afrontar su vida cotidiana (dependencia psicológica).

Atendiendo a su principal efecto sobre el cerebro humano se clasifican:

- Depresoras del sistema nervioso central. Entorpecen el funcionamiento habitual del cerebro, provocando un proceso progresivo de adormecimiento cerebral:
  - Alcohol
  - Opiáceos: heroína, morfina, metadona
  - Tranquilizantes: pastillas para calmar la ansiedad
  - Hipnóticos: pastillas para dormir.
- Estimulantes del sistema nervioso central. Aceleran el funcionamiento habitual del cerebro, provocando un estado de activación que puede ir desde una mayor dificultad para dormir tras el consumo de café, hasta un estado de hiperactividad tras el consumo de cocaína.
  - Estimulantes mayores: anfetaminas, cocaína.
  - Estimulantes menores: nicotina.
  - Xantinas: cafeína, teobromina.
- Perturbadoras del Sistema Nervioso Central. Trastocan el funcionamiento del cerebro, dando lugar a distorsiones perceptivas o alucinaciones.
  - Alucinógenos: LSD, mescalina.
  - Derivados del cannabis: hachís, marihuana.
  - Drogas de síntesis: éxtasis, EVA.

En el 38% de los accidentes que ocurren en las carreteras españolas están presentes el alcohol y las drogas. El consumo de estas sustancias puede producir una falsa sensación de control, de disminución de la fatiga y de disminución del sueño. El éxtasis por ejemplo afecta directamente a la percepción y atención a la hora de conducir, mientras que las anfetaminas producen hiperactividad, disminución de sensación de fatiga y eleva el exceso de confianza, por lo que resultan tremendamente perjudiciales para la conducción.

Medicamentos

Aunque en la mayoría de las ocasiones los efectos positivos de los fármacos nos benefician, se debe leer detenidamente el prospecto para conocer la posible influencia que ejercen sobre las condiciones psicofísicas del conductor.

Existen medicamentos especialmente susceptibles de poder interferir negativamente en la conducción, como son los tratamientos para el insomnio, aquellos relacionados con las alteraciones psiquiátricas, los analgésicos, y los estimulantes. En estos casos debe extremarse la precaución y consultar con un especialista la posibilidad de compatibilizar su administración con la conducción. De igual modo, la mezcla de alcohol y medicamentos puede alterar de manera imprevisible la capacidad de conducir.

Recomendaciones que inciden sobre el Factor Vehículo

Posición al volante

La posición del conductor al volante es fundamental para una buena conducción: tendremos una mayor libertad de movimientos, mayor control del automóvil y una mayor estabilidad de nuestro cuerpo dentro del vehículo. Conduciremos más cómodos y relajados,

BORRADOR

retrasando la aparición del cansancio y sus efectos negativos sobre la seguridad en la conducción. Además, en caso de colisión los elementos de seguridad del vehículo podrán protegernos convenientemente y las lesiones serán menores.

Antes de comenzar a circular debemos colocar el asiento a la distancia correcta: ni muy cerca del volante para no perder capacidad de maniobra y evitar impactos contra él en caso de choque, ni muy lejos, para poder manejar el volante y los pedales con soltura. Podemos conocer la distancia correcta siguiendo las siguientes indicaciones:

- Estar sentados con la espalda en posición normal, ni muy arqueada, ni totalmente pegada al respaldo.
- Debemos colocar el brazo extendido por encima del volante y observar que el aro del volante quede situado a la altura de nuestra muñeca.
- La pierna izquierda debe quedar flexionada ligeramente al pisar el pedal del embrague.

Asimismo, mientras circulamos debemos sujetar correctamente el volante:

- La posición correcta de las manos es la siguiente: si miramos el volante como una esfera del reloj, y las manos son las agujas, deben situarse bien a las 9:15 (mano izquierda a las 9 y derecha a las 3) o bien las 10:10 (mano o izquierda a las 10 y derecha a las 2).
- Evitar situar la mano izquierda en la parte superior del volante.
- La mano derecha debe colocarse en la palanca de cambios sólo cuando procedamos a cambiar de marcha.
- El brazo izquierdo nunca debe apoyarse en la ventanilla, ya que dificulta los movimientos y resulta peligroso en caso de colisión o vuelco.
- Las manos no deben situarse juntas en un mismo punto del volante, ya que esta postura limita nuestra capacidad de maniobra.
- No sujetar el volante por el interior del aro, ya que disminuye nuestra capacidad de maniobra y puede ocasionar lesiones en la muñeca.

Elementos de Seguridad

El vehículo tiene distintas medidas o elementos diseñados para aportar seguridad en la conducción, no obstante pueden llegar a ser inoperantes si no se utilizan adecuadamente. Se clasifican en dos grupos en función del objetivo final a conseguir:

- **Seguridad Activa**: son elementos que garantizan el buen funcionamiento del vehículo, proporcionando seguridad y buena respuesta a las órdenes del conductor. Son dispositivos sobre los que el conductor puede actuar directamente. Su objetivo es tratar de evitar que se produzcan los accidentes.
- **Seguridad Pasiva**: son elementos que actúan sin intervención del conductor, tratando de disminuir los daños.

Sin lugar a dudas, siempre es mejor evitar que se produzca un accidente, que colisionar esperando que se produzcan lesiones leves. Este principio debería estar siempre muy presente en el comportamiento del empleado. Por ello se debe prestar una especial atención a la seguridad activa, que depende en gran medida de las acciones y decisiones que puede tomar el conductor. Es poco efectivo un vehículo dotado con frenos muy potentes y con dispositivos antibloqueo si el conductor adopta una conducción más arriesgada pensando que su vehículo responderá eficazmente en caso de emergencia (exceso de confianza).

Seguridad Activa

Los vehículos están dotados actualmente de una serie de tecnologías en seguridad activa que, en algunos casos el fabricante está obligado a instalar y, en otros, es el propio

BORRADOR

usuario quien los solicita. A continuación se muestra una breve referencia a los elementos de seguridad más utilizados en la actualidad en función del tipo de vehículos.

Avisadores acústicos o visuales: por ejemplo, supervisa si se lleva el cinturón abrochado. En caso contrario activa un indicador parpadeante en la instrumentación y/o un avisador acústico.

Limitadores de Velocidad: impiden exceder los límites legales, limitando la velocidad. En el caso de vehículos pesados (de más de 3,5 T y más de 8 pasajeros), su uso es obligatorio. En estos casos, no se puede superar los 90 o 100 Km/h, dependiendo del vehículo. Esto no afecta a vehículos pesados de transporte público en áreas urbanas. Debido a sus características, están conectados al tacógrafo.

Para los turismos, el empleo de estos dispositivos no es obligatorio. Permite escoger una velocidad máxima que no se desea rebasar. Para superarla en algún momento, basta pisar el acelerador hasta superar su punto duro.

Sistema antibloqueo de frenos. ABS: se trata de un sistema electrónico que impide el bloqueo de las ruedas cuando se realiza una frenada. Los sensores situados en cada rueda se encargan de medir la velocidad de giro de éstas, de manera que, cuando alguna se bloquea por exceso de frenada, los sensores envían una señal que hace que la presión del circuito en ese bombín disminuya, liberando esa rueda y volviendo a permitir el giro.

El ABS sólo actúa si la rueda se bloquea, es decir, si existe exceso de presión suministrada por el conductor. Cuanto más bajo es el coeficiente de adherencia del suelo, más fácil que una rueda se bloquee al frenar, por lo que el ABS actúa “antes” en superficies deslizantes que en superficies adherentes. Su principal ventaja es que como la rueda siempre está girando, el vehículo obedece a los cambios de dirección, por lo que se puede frenar al tiempo que se evita un obstáculo. En una frenada de emergencia con ABS es fundamental aprovechar al máximo su efectividad efectuando la mayor presión posible desde el primer instante y no eliminándola hasta que el coche esté totalmente detenido.

Neumáticos: es la parte elástica del conjunto rodante y el responsable del comportamiento dinámico del vehículo. Constituye el único punto de unión entre el vehículo y la calzada. Su principal función es permitir un contacto adecuado por adherencia y fricción con el pavimento, posibilitando el arranque, el frenado y la guía. Los neumáticos afectan en gran medida a la marcha del vehículo.

- El tamaño: si se montan neumáticos de mayor diámetro a los requeridos, disminuirá la potencia en las ruedas pero aumentará la velocidad.
- La anchura: si se colocan más anchos a lo necesario, proporcionarán más estabilidad y agarre, pero a su vez, creará una pérdida de potencia y velocidad, favorecerá el fenómeno de “aquaplaning”, supondrá un mayor esfuerzo para la dirección y transmisión, y aumentará el consumo de combustible.

A pesar de la importancia que revisten sus funciones, pocos usuarios se preocupan de forma adecuada de su mantenimiento y utilización correcta. Aproximadamente un 5% de los vehículos, circulan con defectos graves en las ruedas, principalmente por:

- Llevar una profundidad del dibujo por debajo del mínimo legal de 1,6 mm.
- Tener un desgaste irregular, debido a:
    - Una mala suspensión.
    - Una alineación incorrecta.
    - Circular con una presión errónea.

Los relacionados con un uso profesional presentan mayores índices de defectos en los neumáticos, como es el caso de las furgonetas, seguido de los derivados de turismo y los vehículos mixtos adaptables.

BORRADOR

Para la seguridad es imprescindible comprobar la presión regularmente todos los meses con el neumático en frío, sin olvidar la rueda de repuesto, así como revisar posibles fugas de aire por las válvulas. El tapón de la válvula constituye un elemento de estanqueidad, por lo que su uso es imprescindible. También es conveniente revisar el desgaste desigual del neumático, sobre todo en los neumáticos delanteros.

Iluminación: unos faros y luces eficaces en la parte delantera y trasera del vehículo son la base para satisfacer debidamente la función de "ver y ser vistos". La importancia de una buena iluminación en el tráfico rodado queda de manifiesto por el hecho, científicamente contrastado, de que el noventa por ciento de todos los datos que precisa un conductor se perciben a través de la vista, mientras que el diez por ciento restante se reciben por el oído y el sentido del equilibrio.

Consejos básicos sobre el sistema de iluminación:

- Las lámparas van reduciendo su intensidad con el uso, por lo que debe cambiarse cada 40.000 Km. o 2 años.
- Las lámparas se deben cambiar de dos en dos, debido a que su uso es simétrico en la mayoría de los casos.
- Poner lámparas de calidad: alargaremos el mantenimiento y nos aseguraremos de una iluminación eficiente.
- Mantener siempre limpias las ópticas: faros y pilotos.
- Escoger luces xenon en vehículos nuevos, ya que ofrece una luz más intensa, amplia y parecida a la luz natural, así como una duración prácticamente similar a la del vehículo.

Triángulo de emergencia y chaleco reflectante: cuando un vehículo sufre un percance, los ocupantes se exponen a un riesgo al tener que permanecer en la vía para solucionar el problema o esperando la asistencia oportuna. Los conductores están obligados a señalizar al vehículo o la carga, utilizando los triángulos de preseñalización de emergencia, cuando se ven obligados a detenerse en la vía. En este momento el usuario se expone a un gran riesgo, ya que una vez que coloca el triángulo deambula por la vía sin protección personal. Es necesario llevar el chaleco reflectante dentro del habitáculo y no dentro del maletero, de esta forma, podremos salir a la calzada con él puesto.

Los primeros instantes de una emergencia son los más peligrosos. Siempre que sea posible hay que buscar un lugar seguro en el que detener el vehículo. Siempre que tenga que bajar del vehículo por una incidencia, tanto de día como de noche, hay que utilizar el chaleco reflectante. El chaleco debe conservarse en perfecto estado y limpio, ya que podría perder las propiedades de retroreflectancia. Es importante que el resto de los pasajeros permanezcan en algún lugar seguro, bien dentro del vehículo o detrás de las protecciones de la vía.

En cuanto a la colocación del triángulo, este se coloca perpendicularmente a la dirección de la calzada. No hay que ponerlo de lado, a fin de cuentas lo tienen que ver el resto de usuarios, avisando de un peligro, y cuanto mejor esté colocado, será más efectivo. En calzadas de doble sentido, de 2 o 3 carrilles, tenemos que colocar los dos triángulos, uno por delante y otro por detrás. Tan simple como advertir a los coches que vienen en nuestro sentido y en el sentido contrario. Cada uno a 50 metros de nuestro vehículo y lo que es más importante, deben de ser visibles a una distancia de al menos 100 metros. Una pequeña regla es que 50 metros son 100 pasos medios de una persona.

En calzadas con más de dos carriles por cada sentido o sentido único es inútil colocar un triángulo por delante de nuestro vehículo así que tan sólo tenemos que colocar un triángulo a 50 metros de la parte posterior de nuestro vehículo. Éste deberá ser visible desde 100 metros de distancia.

BORRADOR

Parabrisas: es el cristal que lleva el bastidor en su parte delantera para proteger a los usuarios del aire cuando el vehículo está en movimiento. Se construyen pensando en que, en caso de rotura, no causen daños a los pasajeros o a los peatones. Es de vidrio templado, se rompe en pequeños cristales o se agrieta, permitiendo incluso cierta visibilidad a través de él en caso de rotura.

Debe permitir ver a través de él con claridad: debe ser transparente y estar correctamente limpio. Para ello, llevan instalados unas escobillas y eyectores que proyectan líquido detergente. El uso de lunas y cristales tintados o con láminas, supone un mayor riesgo, sobre todo por la noche. Es por ello, por lo que, para colocarlos, han de ser homologados.

Retrovisores: dispositivos cuyo fin es garantizar una visibilidad clara hacia atrás y a los lados del vehículo. Son panorámicos y proporcionan una mejor percepción del tráfico posterior. Para tener la mayor visión posible, es imprescindible que proporcionen una imagen nítida y estén bien reglados. Hay internos (en el interior del habitáculo) y externos (montados sobre un elemento de la superficie exterior). Los hay también fotosensibles, que se oscurecen de forma automática con el deslumbramiento, favoreciendo la visión nocturna.

Sistema de Climatización: proporciona la temperatura adecuada durante la marcha. Obtener una temperatura adecuada en el automóvil a través del aire acondicionado o del climatizador favorece una conducción más tranquila y segura. Para conseguirlo, es recomendable realizar periódicamente una revisión del circuito para garantizar el buen funcionamiento del equipo. Para su buen funcionamiento se recomienda:

- Abrir los cristales al poner en marcha el automóvil para sacar el aire caliente, y posteriormente cerrarlos para encender el aire acondicionado.
- Mantener el automóvil cerrado mientras está funcionando el aire acondicionado.
- No obstruir las salidas del aire acondicionado.
- Se debe usar el aire acondicionado por lo menos una vez a la semana (inclusive en el invierno) como mínimo durante 2 minutos. La razón es hacer circular el aceite en el compresor para mantener siempre lubricado el equipo. Si no se realiza esta operación con frecuencia el mecanismo podría dañarse.

Control de estabilidad ESP: es un sistema electrónico capaz de corregir la pérdida de la trayectoria del vehículo. Mejora activamente el comportamiento del vehículo en todas las maniobras críticas. Por medio de unos sensores conectados a una centralita, se sabe si el coche inicia un derrape del eje delantero (subviraje) o del eje trasero (sobreviraje) cuando se está trazando una curva. Si el coche subvira, porque se exige más giro que la adherencia existente en el tren delantero, se frena la rueda interior del tren trasero para ayudar a cerrar la trayectoria. Si el coche sobrevira porque falta adherencia en el tren trasero, el sistema frena la rueda exterior delantera para abrir la trayectoria, que todavía conserva la adherencia.

El ESP resulta muy beneficioso para la seguridad de todos los vehículos, tanto es así que su equipamiento será obligatorio en todos los vehículos nuevos a partir de 2014. No obstante, está especialmente recomendado en furgonetas y camiones, vehículos que tienen un uso mayoritariamente de carácter laboral. Estos vehículos poseen la característica de tener el centro de gravedad más alto, y el posicionamiento de la carga puede alterar un correcto equilibrio de masas, por lo que existe una mayor posibilidad de sufrir vuelcos ante cualquier maniobra de emergencia. El ESP ayuda a mantener el control del vehículo y evita que muchos accidentes de este tipo de vehículos terminen en vuelco.

Sistema de Control de Tracción (TCS): es similar al ABS, pero actúa en casos de excesiva aceleración. Permite mejorar la motricidad del vehículo, evitando el patinado de los neumáticos sobre firme deslizante o bajo una fuerte aceleración. Al derrapar una rueda del

BORRADOR

vehículo, corrige esta situación a través del frenado de la misma, con lo que la fuerza motriz automáticamente se transmite a la otra rueda.

Sistema de Dirección: hace girar las ruedas de acuerdo al giro del volante; es decir, cambia la dirección del vehículo. Permite tener que realizar un menor esfuerzo para manejar el volante, facilitando la maniobrabilidad.

Sistema de Suspensión (amortiguadores): su función es suavizar o amortiguar la transmisión de las irregularidades del terreno al habitáculo, intentando mantener las ruedas en contacto con el suelo y eliminar las oscilaciones.

Seguridad Pasiva

Cinturón de seguridad: tiene la finalidad de retener y proteger el cuerpo de los ocupantes, evitando los golpes bruscos con el interior del habitáculo, e incluso la posibilidad de salir despedido del vehículo. Cuando se produce una colisión, los cuerpos y objetos dentro del habitáculo continúan inicialmente con la misma velocidad que llevaba el vehículo antes del choque. Por ello, la única manera de evitar ser "lanzados" hacia delante en caso de un impacto frontal, es "anclarse" al vehículo con el cinturón como si fuéramos una pieza más. El uso del cinturón de seguridad reduce entre un 45 - 60 % el riesgo de perder la vida. No es suficiente con ponérselo, sino que hay que hacerlo bien para reducir los daños en caso de impacto, por lo que conviene recordar:

- Siempre deberá ajustarse correctamente y sin holguras. La banda horizontal o pélvica debe situarse lo más baja posible, y nunca sobre el abdomen o estómago. La banda diagonal o torácica debe sujetar el hombro por encima de la clavícula y cruzar el pecho sobre el esternón; por descontado, nunca debe tocar el cuello.
- No deben llevarse ropas demasiado gruesas, así como cojines u otro objeto acolchado debajo de la espalda, puesto que la eficacia del cinturón de seguridad es menor en estas condiciones.
- La cinta nunca debe estar doblada o torcida. En caso de brusca deceleración nuestro cuerpo ejerce una intensa presión sobre el cinturón de seguridad, por lo que cualquier doblez puede producirnos lesiones.
- Un correcto reglaje del asiento ayuda a evitar el "efecto submarino" Consiste en que el cuerpo se escurre por debajo del cinturón, presionando muy peligrosamente la banda pélvica del cinturón las zonas blandas del abdomen y la torácica el cuello. Por este motivo no debemos ir nunca "tumbados en el asiento", sino correctamente sentados y con el respaldo vertical.

Si cualquier ocupante no utiliza el cinturón, además de a sí mismo, puede provocar daños graves al resto de ocupantes al salir despedido.

Reposacabezas: tiene como objetivo controlar el desplazamiento hacia atrás de la cabeza y reducir, en caso de choque, el riesgo de lesión en las vértebras cervicales. Por ello es uno de los elementos esenciales de seguridad pasiva. Las compañías de seguros gastan más dinero en indemnizar lesiones cervicales que en cualquier otra lesión.

El reposacabezas debe situarse lo más cerca posible de la parte posterior de la cabeza, a una distancia máxima de 4 cm aproximadamente. El centro de gravedad de la cabeza, que se encuentra a la altura de los ojos, debe coincidir con la parte resistente o rígida. Para colocarlo correctamente, la parte superior de la cabeza y la del reposacabezas deben quedar a la misma altura.

El abanico de lesiones es muy amplio, pero las más graves van asociadas con lesiones medulares y fracturas de alguna de las siete vértebras que forman el cuello, produciendo tetraplejias, las cuatro extremidades paralizadas, y paraplejías, dos

BORRADOR

extremidades inferiores paralizadas. Las lesiones menos graves son esguinces cervicales, rigidez del cuello, luxaciones, dolor persistente, etc.

Airbag: es una bolsa de aire que se infla automáticamente en milésimas de segundo en caso de una colisión. Su principal misión es frenar el movimiento de los cuerpos que chocan contra él, disipando su energía cinética. El airbag evita que los pasajeros se golpeen contra los elementos duros del vehículo y se produzcan lesiones en la cabeza, cuello y tórax. Se estima que en caso de impacto frontal, su uso puede reducir el riesgo de muerte en un 30%.

Debido a la velocidad con la que el dispositivo de inflado genera los gases de la bolsa del airbag, este tarda solamente en inflarse unas 20 centésimas de segundo, saliendo de su alojamiento a una velocidad cercana a los 300 Km/h. Sin embargo, la bolsa del airbag permanece poco tiempo inflada, ya que va expulsando el gas por unos orificios que tiene a tal efecto permitiendo así la movilidad de los ocupantes.

El airbag sólo puede brindar todo su potencial de protección cuando se utiliza correctamente, y utilizarlo bien pasa por hacer uso, en toda circunstancia, del cinturón de seguridad.

Vehículos de dos ruedas

Los vehículos de dos ruedas tienen unas características que los hacen ser más vulnerables:

- No existe carrocería que pueda proteger a sus ocupantes en caso de choque, por lo que no cuentan con la deformación y absorción del impacto de la carrocería.
- Peligro de desestabilizarse y caer al suelo.
- La baja visibilidad o poca adherencia suponen para estos vehículos unas complicaciones mayores.
- A baja velocidad necesitan poco espacio para maniobrar, por lo que su zona de incertidumbre es mayor.
- A mayor velocidad, y aunque los vehículos de dos ruedas puedan seguir efectuando con cierta rapidez algunas maniobras, su estabilidad puede quedar muy comprometida con otras muchas maniobras que no presentan mayores problemas para los automóviles, como las frenadas de emergencia o la maniobra de evasión.

El uso del casco es fundamental para la seguridad de conductores y pasajeros de vehículos de dos ruedas: su uso reduce un 30% la posibilidad de sufrir lesiones mortales. La legislación española obliga al uso del casco a todos los usuarios de motocicletas de cualquier tipo de cilindrada desde el año 1992, pero según han constatado desde Tráfico, su uso es todavía bajo entre los usuarios de ciclomotores.

Consejos para circular conduciendo un vehículo de dos ruedas:

- Utilizar siempre el casco. No se debería concebir ir en ciclomotor o motocicleta sin casco, ni siquiera en trayectos cortos. Los conductores y pasajeros de ciclomotores y motocicletas deberán utilizar cascos homologados.
- Es igualmente fundamental llevar un traje de protección, guantes y botas adecuadas. No podemos olvidar que nuestro cuerpo recibe directamente el impacto ante un posible percance.
- Mantener una trayectoria lo más previsible posible para el resto de usuarios, evitando circular de un lado a otro o dando bandazos.
- Utilizar los intermitentes para señalizar los cambios de dirección y carril, incluso cuando pensemos que no existen otros usuarios a nuestro alrededor, puesto que nos permitirá coger hábitos correctos y evitar errores.
- Evitar circular detrás de camiones y vehículos que impiden la visibilidad necesaria.

BORRADOR

- Vestir ropa clara, de color llamativo o prendas fluorescentes, lo que aumentará nuestra visibilidad.
- No cometer imprudencias, circunstancia que, en ocasiones, es demasiado frecuente, especialmente en los ciclomotores debido a la edad media de los usuarios.

Como medidas de seguridad en la bicicleta:

- Mantener la bicicleta en correctas condiciones: es conveniente revisar el estado antes de salir.
- Informarse antes de salir de las condiciones meteorológicas: evitar circular en condiciones adversas, ya que son peligrosas por falta de visibilidad y estabilidad.
- Hay que tratar de ver y ser vistos. Uso de reflectantes: cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, si circulan por vía interurbana, los ciclistas llevarán colocada una prenda reflectante que permita a los conductores de vehículos y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros. Además, la propia bicicleta deberá llevar catadióptricos (reflectantes) rojos en la parte trasera.
- Correcto reglaje del sistema de luces (delantera, blanca; trasera, roja).
- Procurar llevar ropa de colores vivos.
- Evitar los puntos muertos de los vehículos.
- Emplear casco: los ciclistas y ocupantes de bicicleta deberán utilizar cascos de protección homologados cuando circulen en vías interurbanas, salvo en las exenciones establecidas por la ley.
- En carretera se puede circular en columna de a dos como máximo, siempre lo más a la derecha posible de la vía.
- En zonas urbanas, hay que ir por la calzada, no se puede ir por la acera; excepto si se va lleva del manillar o a paso de peatones.
- En autovías sólo podrán circular por el arcén, siempre que los ciclistas sean mayores de 14 años y no esté prohibido por la señal correspondiente.

Mantenimiento

El buen estado del vehículo es de gran importancia ya que de él dependerá en un porcentaje muy elevado la seguridad del conductor y la de los demás. Es por ello indispensable un mantenimiento adecuado del vehículo y sus elementos, más aún si se emplea habitualmente. Hay que tener en cuenta la puesta a punto del vehículo, ya que aproximadamente el 10% de los accidentes de tráfico tienen entre las causas de su origen, los fallos mecánicos.

ELEMENTOS	PUNTOS DE REVISIÓN
LIMPIAPARABRISAS	Vigilar el nivel del agua. Revisar el estado de las escobillas. Revisar los orificios de salida: obstrucciones y orientación.
NEUMÁTICOS	Comprobar el dibujo y la presión. Realizar periódicamente el equilibrado y paralelo.
BATERÍA	Vigilar el nivel del líquido de los vasos. Mantenerla limpia y seca.
FRENOS	Vigilar el nivel del líquido de frenos. Comprobar el recorrido del pedal. Chequear el desgaste de las zapatas. Asegurar la tensión del freno de mano.

BORRADOR

ACEITE	Vigilar el nivel de aceite. Revisar el estado del filtro del aceite.
LUCES	Comprobar el funcionamiento de las luces y altura adecuada. Revisar el estado de los cristales y su limpieza.
REFRIGERACIÓN	Comprobar el estado de la correa de la bomba del agua. Revisar el nivel del líquido de refrigeración.
SUSPENSIÓN	Chequear el estado de los amortiguadores y muelles.
DIRECCIÓN	Observar el desgaste de los neumáticos. Observar vibraciones y la trayectoria del vehículo.
ENCENDIDO	Vigilar el estado del filtro del aire. Revisar el estado de las bujías, condensador, etc.

PERIODO	PUNTOS DE REVISIÓN
MENSUAL	**Revisar visualmente los siguientes aspectos:** • Nivel del líquido de frenos (o 3.000 Km.). • Nivel de anticongelante (o 3.000 Km.). • Nivel del aceite de motor. • Nivel del depósito del limpiaparabrisas. • Presión y estado de los neumáticos (también puede ser cada 3 meses). • Sistema de alumbrado. • Lavado.
ANUAL	**Aunque no se haya alcanzado el kilometraje, conviene revisar:** • Cambio de aceite del motor. • Cambio del filtro de aceite. • Cambio de escobillas del limpiaparabrisas. • Puesta a punto del motor (batería). • Permutación de las ruedas. • Revisar el sistema de frenos. • Comprobar la eficacia de los amortiguadores. • Reglaje de luces. • Caja de herramientas, extintor y botiquín (visual, personalmente).
BIENAL	• Cambio del líquido de frenos. • Cambio del líquido refrigerante/anticongelante (o 40.000 Km.). • Revisión del sistema de anclaje del cinturón de seguridad. • Revisión del sistema de climatización/aire acondicionado. • Revisar el sistema de escape (tubo de escape: gases). • Cambio de ruedas (revisar el desgaste).
QUINQUENAL	• Revisión de los airbag. • Revisión del sistema avisador acústico-visual.

BORRADOR

Inspecciones Técnicas Obligatorias

	EXENTO	BIENAL	ANUAL	SEMESTRAL
Motocicletas	Hasta 4 años de antigüedad	Más de 4 años de antigüedad		
Ciclomotores (2 ruedas)	Hasta 3 años de antigüedad	Más de 3 años de antigüedad		
Vehículos de uso privado dedicados al transporte de personas, con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor, autocaravanas y vehículos vivienda	Hasta 4 años de antigüedad	Más de 4 años de antigüedad	Más de 10 años de antigüedad	
Vehículos de servicio público dedicados al transporte de personas, incluido el transporte escolar, con o sin taxímetro, con capacidad de hasta 9 plazas, incluido el conductor			Hasta 5 años de antigüedad	Más de 5 años de antigüedad
Vehículos dedicados al transporte de personas, incluido el transporte escolar y de menores, con capacidad para 10 o más plazas, incluido el conductor			Hasta 5 años de antigüedad	Más de 5 años de antigüedad
Furgonetas y camiones dedicados al transporte de mercancías o cosas de masa máxima autorizada menor o igual a 3.5T	Hasta 2 años de antigüedad	De 2 a 6 años de antigüedad	De 6 a 10 años de antigüedad	Más de 10 años de antigüedad
Camiones dedicados al transporte de mercancías o cosas de masa máxima autorizada mayor de 3.5T			Hasta 10 años de antigüedad	Más de 10 años de antigüedad
Vehículos de servicio de alquiler	Hasta 2 años de antigüedad		De 2 a 5 años de antigüedad	Más de 5 años de antigüedad

BORRADOR

Recomendaciones que inciden sobre el Factor Vía y Entorno

Elección de la ruta

Las carreteras más seguras son la autopista y la autovía, por lo que siempre debe planificarse la ruta para intentar circular por este tipo de vías de alta capacidad. En carreteras convencionales se produce aproximadamente 3 de cada 4 fallecidos en accidente de tráfico. El perfil de un tramo de carretera peligrosa correspondería a una carretera convencional de calzada única, con intersecciones al mismo nivel y con una intensidad de tráfico media por debajo de los 10.000 vehículos/día, es decir, carreteras no muy transitadas. En estas carreteras se producen, principalmente, accidentes con víctimas originadas por salidas de vía, seguida de colisiones frontales.

Trayectos frecuentes

En el ámbito laboral es común realizar la misma ruta de forma habitual, lo que se llaman trayectos frecuentes. En este tipo de trayectos el trabajador suele disminuir su grado de percepción del riesgo debido a su exposición continuada al mismo trayecto todos los días. Conocer la ruta puede llevar al conductor a tener una falsa sensación de seguridad, por lo que disminuye su nivel de concentración, aparecen las distracciones, o también puede tener un efecto directo en la forma de conducir al asumir más riesgos, por ejemplo aumentando la velocidad de circulación.

El mayor riesgo se produce cuando sufre alguna variación cualquiera de las condiciones de la vía, como por ejemplo la aparición de gravilla en una curva, cambios en la señalización, o la irrupción de un peatón en la calzada, encontrándose el conductor con una situación distinta de la que habitualmente encuentra en el trayecto y para la que no está preparado. Debemos prestar atención a la peligrosidad de estos trayectos que se realizan con frecuencia y que puede llevar al conductor a un exceso de confianza.

Factores meteorológicos

Con condiciones climatológicas adversas es fundamental planificar bien la ruta y elegir aquellas vías que ofrezcan unos mayores niveles de seguridad, así como tener previsto itinerarios alternativos por si se encuentra alguna carretera cortada. Planificar la ruta debidamente también significa tener en cuenta que se deben realizar más descansos de lo habitual, ya que la fatiga con una climatología adversa aparece antes y con más intensidad.

Tampoco se puede descartar la posibilidad de quedarse atascado en medio de la carretera, por lo que en caso de emergencia puede resultar de vital importancia llevar el depósito bien lleno de combustible, algo de alimento y agua, ropa de abrigo y alguna manta.

La visibilidad insuficiente conlleva una rápida aparición de los efectos de la fatiga y, por supuesto, un mayor riesgo de accidente. Para evitarlo debemos:

- Encender las luces de cruce. Tenemos que olvidarnos de utilizar las luces de posición: la ley sólo permite usarlas para señalizar un vehículo parado.
- Utilizar el sistema de ventilación para evitar que se acumule el vaho.
- Conectar el limpiaparabrisas, la luneta trasera y los faros antiniebla cuando sea necesario.
- Si se presenta cualquier incidencia encender rápidamente las luces de emergencia para alertar al resto de usuarios.
- La nieve pueden anular la efectividad de las luces al acumularse en los faros del vehículo u obstaculizar el giro de las ruedas al acumularse en el guardabarros, por lo que debemos limpiarla periódicamente.

Recomendaciones en situación de **lluvia**

- Los neumáticos han de encontrarse en perfecto estado: presión correcta y el dibujo adecuado en toda su banda de rodamiento; así como los limpiaparabrisas.
- Conectar el alumbrado si la visibilidad es escasa.
- Comprobar periódicamente si los frenos funcionan correctamente.

Recomendaciones en situación de **niebla**

- No guiarse por falsas referencias: una práctica habitual es guiarse por las luces traseras. Esto es peligroso ya que nos puede inducir a cometer errores.
- No adelantar.

BORRADOR

Recomendaciones ante **hielo en la calzada**

- Usar todos los mandos con extremada delicadeza.
- El frenado será siempre muy ligero, utilizando la reducción de marchas.
- Aumentar la distancia de seguridad hasta 10 veces la normal.
- En caso de pérdida de control: no frenar, levantar el pie del acelerador suavemente y girar el volante hacia donde vaya la parte trasera del coche.
- Para arrancar: en segunda velocidad, acelerando muy ligeramente.
- En las curvas: no tocar el freno, pisar con mucha delicadeza el acelerador, sin pisar el embrague, y mover la dirección con gran suavidad.
- Si se tiene hielo en los cristales, no iniciar la marcha hasta que se haya eliminado. Para ello, puede emplear rasquetas o líquidos anticongelantes.
- No olvidar poner anticongelante en el limpiaparabrisas.
- Seguir las recomendaciones indicadas anteriormente.

Recomendaciones ante **nieve**

- Siempre realizar todos los movimientos suavemente.
- Utilizar marchas altas, con el motor poco revolucionado.
- Llevar los frenos y los neumáticos en buen estado.
- Encender el alumbrado de cruce.
- Los descensos serán en una velocidad corta y muy lentamente.
- Llevar el depósito lleno de gasolina.
- Tener la batería en buen estado.
- Poner anticongelante en el limpiaparabrisas.
- Llevar una manta, agua y algo de comida.

Recomendaciones en la **conducción nocturna**

- Tener siempre las luces en buen estado de conservación y funcionamiento.
- Es importante usar adecuadamente las luces que correspondan en cada momento. Encenderlas cuando proceda.
- Tener especial cuidado en las proximidades de núcleos urbanos.
- Los cristales del parabrisas han de estar siempre limpios para evitar reflejos.
- Procurar no deslumbrar a los demás.

BORRADOR

Anexo V. Cuestionario de mantenimiento preventivo del vehículo habitual.

Independientemente del control periódico en el taller, hay una serie de acciones básicas que se deben realizar a modo de **mantenimiento preventivo** del vehículo. Fundamental **conocer el libro de uso y mantenimiento** del vehículo.

LIMPIAPARABRISAS

Revisar **escobillas** especialmente antes de la temporada de lluvias. Limpiarlas periódicamente. **1 vez al Año**, hay que **cambiarlas** o si están secas o desgastadas.

NIVELES DE LÍQUIDOS (Mensual)

Las **mediciones** deben hacerse con el coche inmovilizado y en llano, y con el motor parado y en frío (o no demasiado caliente).

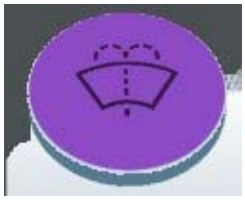
Aceite

Aunque muchos coches muestran electrónicamente el nivel de aceite, la **única medida realmente fiable** es la de la varilla de control. Al extraer la varilla conviene limpiarla con un trapo y volver a ensartarla. Al extraerla por segunda vez, el aceite debe quedar entre las marcas máximo y mínimo.

Líquido refrigerante

Si está por debajo del mínimo se debe añadir líquido sin sobrepasar la marca del máximo. **NUNCA** debe abrirse el vaso de expansión que lo contiene a no ser que el líquido esté frío. Si se abre en caliente, la presión empujará el tapón y este saltará acompañado de una parte del líquido.

Líquido lavaparabrisas



Reponer **sin esperar** a que esté vacío el depósito. No emplear **nunca agua del grifo** para rellenar el depósito, ya que los sedimentos del agua pueden estropear los conductos del circuito.

Líquido de la servodirección y líquido de frenos

Realizar control visual rutinario comprobando que el nivel sigue igual que en la última comprobación, el líquido no debe perderse con el paso del tiempo. Si observamos grandes diferencias con la última vez, llevar el vehículo al taller.

RUEDAS Y NEUMÁTICOS (Mensual)

Importante conocer las características de los neumáticos que calza nuestro vehículo. Realizar inspección periódica de la **presión de inflado** y **profundidad del dibujo** (circular con menos de 2 mm de dibujo es una temeridad y con menos de 1,6 mm, además de temerario, es ilegal). Comprobar que no presenten **cortes** ni **deformidades** los neumáticos y que no se aprecian **cristales** o **piedrecitas incrustadas** en la banda de rodadura.

SISTEMA DE FRENADO (Anual)

Además de verificar el nivel del líquido, se debe observar la apariencia de los elementos de frenado. Los **discos no deben estar oxidados,** ni presentar un reborde afilado en la superficie de contacto con la pastilla, lo cual indica **desgaste del disco.** Durante la conducción, si el tacto del pedal es excesivamente esponjoso, puede existir **aire en el circuito** del líquido de frenos, si el pedal se va rápidamente hasta el fondo, puede existir una **fuga de líquido.** Y si hay que pisar cada vez más, puede ser **desgaste de las pastillas.** En estos casos **pasar por el taller** cuanto antes.

SISTEMA DE SUSPENSIÓN (Bienal o 20.000 Km)

Depende del **uso** que le dé el conductor, cuanto más tranquila sea la conducción, más durarán los elementos que lo componen. Cuando falla el sistema de suspensión la **probabilidad de tener una colisión** aumenta de forma dramática. Conviene pasar por el taller **cada 20.000 Km** aproximadamente para verificar que está correctamente y antes si observamos **indicadores de desgaste:** pérdidas de líquido en los amortiguadores, un desgaste irregular en los neumáticos o balanceos excesivos de la carrocería al circular, que se evidencian de noche cuando los haces de luz de los faros vibran de forma exagerada sobre el asfalto.

BORRADOR

Anexo VI. Calendario de actuaciones.

Con el fin de impulsar el desarrollo del presente Plan, en el periodo comprendido entre los años 2016–2019 se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

2016

1. Aprobación y publicación del Plan de Movilidad y Seguridad Vial de la Administración Regional.
2. Creación del grupo de seguimiento para supervisar la implantación y seguimiento del Plan, coordinar el programa de evaluación del mismo, las campañas de sensibilización, concienciación e información.
3. Realización de Evaluaciones específicas del Riesgo Vial comenzado por los centros de mayor siniestralidad laboral vial.
4. Celebración de Jornadas de Prevención en Seguridad Vial Laboral en el ámbito de la Administración Regional, priorizando los centros con mayor siniestralidad.
5. Preparación de la herramienta informática y recopilación de la información necesaria para obtener un diagnóstico de los desplazamientos del personal al servicio de la Administración Regional.
6. Puesta a disposición del personal técnico de los diferentes servicios de prevención de la Administración Regional, de una herramienta informática para el análisis de los datos de las investigaciones de accidentes laborales viales.
7. Elaboración por parte del Servicio de Prevención Coordinador de un protocolo de vigilancia de la salud para aplicar al personal de la Administración Regional que conduce vehículos para el desempeño de sus tareas.
8. Aplicación del protocolo específico de vigilancia de la salud para personal que utilice vehículos para el desarrollo de sus tareas, en el caso de no aplicarlo.
9. Ofrecimiento por parte del servicio de prevención correspondiente, de un reconocimiento médico voluntario al personal que haya sufrido un accidente laboral vial.
10. Elaboración de un borrador de protocolo de consumo de alcohol, drogas y medicamentos.
11. Propuesta en el Comité de Seguridad y Salud Laboral Coordinador referente a la realización de reconocimientos médicos obligatorios para el personal conductor.
12. Impartición de cursos específicos de seguridad vial, priorizando a personal conductor profesional.
13. Campaña de divulgación y concienciación en seguridad vial a través de los canales de comunicación disponibles.
14. Elaboración de un procedimiento para la revisión y detección de posibles anomalías en los vehículos oficiales asignados a cada Órgano Directivo, por parte del responsable de los servicios automovilísticos de dichos Órganos Directivos, y solicitando cuando proceda la prestación del servicio de taller al Parque Móvil Regional para resolver dichas anomalías.

BORRADOR

2017

1. Evaluación y seguimiento del Plan a través del grupo de trabajo de seguimiento.
2. Realización de Evaluaciones específicas del Riesgo Vial.
3. Celebración de Jornadas de Prevención en Seguridad Vial Laboral en la Administración Regional.
4. Análisis de los datos obtenidos y publicación de resultados, referentes al diagnóstico de los desplazamientos del personal de la Administración Regional.
5. Análisis y publicación de las causas de accidentabilidad laboral vial referentes al año 2016.
6. Elaboración de borrador de procedimiento de comunicación de accidentes laborales viales en los que únicamente se hayan producido daños materiales.
7. Diseño de acciones formativas u otras actuaciones necesarias en base a los resultados de los riesgos detectados en los centros de trabajo.
8. Impartición de cursos específicos de seguridad vial, priorizando a personal conductor profesional.

2018

1. Evaluación y seguimiento del Plan a través del grupo de trabajo creado a tal fin.
2. Realización de Evaluaciones específicas del Riesgo Vial.
3. Celebración de Jornadas de Prevención en Seguridad Vial Laboral en la Administración Regional.
4. Propuesta de actuaciones preventivas en base a los resultados obtenidos del diagnóstico de los desplazamientos del personal.
5. Análisis y publicación de las causas de accidentabilidad laboral vial referentes al año 2017.
6. Aprobación del protocolo de consumo de alcohol, drogas y medicamentos.
7. Aplicación del procedimiento de comunicación de accidentes laborales viales en los que únicamente se hayan producido daños materiales.
8. Aplicación del protocolo específico de vigilancia de la salud para personal que utilice vehículos en sus desplazamientos de ida y vuelta al centro de trabajo.
9. Impartición de cursos específicos de seguridad vial.
10. Creación de Comisión Humanitaria con el fin de recomendar reubicaciones para el personal conductor o que tenga necesidad de desplazarse, por cuestiones personales que no tengan relación con las funciones desempeñadas en su puesto de trabajo, o por motivos familiares.

2019

1. Celebración de Jornadas de Prevención en Seguridad Vial Laboral en el ámbito de la Administración Regional, priorizando los centros con mayor siniestralidad.
2. Evaluación y seguimiento del Plan a través del grupo de trabajo creado a tal fin.
3. Realización de Evaluaciones específicas del Riesgo Vial.

BORRADOR

4. Análisis y publicación de las causas de accidentabilidad laboral vial referentes al año 2018.
5. Impartición de cursos específicos de seguridad vial.

Las actuaciones concretas a realizar por cada uno de los Servicios de Prevención de la Administración Regional, se propondrán en el seno de los respectivos Comités de Seguridad y Salud Laboral para su aprobación.

Los procedimientos y/o protocolos derivados de este Plan serán elaborados por el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador, con la participación activa del resto de Servicios de Prevención y Delegados de Prevención correspondientes, e informados por el Comité de Seguridad y Salud Coordinador, aprobándose por el titular de la Consejería competente en materia de Función Pública, de acuerdo con la programación establecida en el calendario de actuaciones.

Finalmente, se informará con carácter anual a los correspondientes Comités y Comisiones de Seguridad y Salud Laboral, a cerca de todas las actuaciones realizadas por cada centro de trabajo y/o Servicio de Prevención, así como al Comité de Seguridad y Salud Coordinador lo referente al análisis global de las mismas.

BORRADOR