



PLAN DE MOVILIDAD VIAL SEGURA

ADMINISTRACIÓN Y SERVICIOS



INDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	3
2	OBJETIVOS	3
3	ALCANCE.....	4
4	DEFINICIONES	4
5	RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES	6
6	PLAN DE ACTUACIÓN.....	8
6.1	EVALUACIONES DE RIESGO VIAL DE LOS CENTROS DE TRABAJO.....	9
6.2	FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.....	9
6.3	ELABORACIÓN DEL INFORME ANUAL DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO	9
6.4	PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA DE TRÁFICO	9
6.5	PROCEDIMIENTO DE MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS OFICIALES POR PARTE DEL PARQUE MÓVIL REGIONAL ..	9
6.6	PROTOCOLO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHÍCULOS OFICIALES ADSCRITOS A LAS DISTINTAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS	9
6.7	PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁFICO	10
6.8	CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL	10
6.9	FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, VEHÍCULOS COMPARTIDOS Y LA BICICLETA	10
6.10	TELETRABAJO.....	10
7	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	11
7.1	INDICADORES	11
8	DOTACIÓN PRESUPUESTARIA	14
9	NORMATIVA Y LEGISLACIÓN APLICABLE.....	14
	ANEXOS	15
	ANEXO I. CALENDARIO DE ACTUACIONES.	15
	ANEXO II. INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL.	19
	ANEXO III. CUESTIONARIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DEL VEHÍCULO HABITUAL.	39
	ANEXO IV. PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS DE TRÁFICO.	41
	ANEXO V. PROTOCOLO DE MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS ADSCRITOS A LAS DISTINTAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS.	51
	ANEXO VI. PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁFICO QUE NO CAUSEN DAÑOS PARA LA SALUD.	57



1 INTRODUCCIÓN

Tras la aprobación por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 19 de octubre de 2016 del Plan Marco para la Movilidad Vial Segura en el entorno laboral de la Administración Regional, acordado el día 28 de julio de 2016 con las Organizaciones Sindicales CC.OO., UGT, FSES, La Intersindical, CSIF y CESM, miembros de la Mesa General de Negociación de las condiciones de trabajo comunes al personal funcionario, estatutario y laboral, y su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia por Resolución de 3 de noviembre de 2016, de la Secretaría General de la Consejería de Hacienda y Administración Pública, y en base a este, en el que se establecen la responsabilidades y funciones respecto a la elaboración e implantación de los Planes Específicos de actuación en los distintos ámbitos de la Administración Regional, la Dirección General de la Función Pública y Calidad de los Servicios asume el compromiso de la elaboración e implantación del Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios.

Tal y como se señala en el citado Plan Marco, 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 o factores: el factor humano, el factor vía, el factor vehículo, el factor entorno, y el factor gestión de la actividad empresarial. Si bien, cabe señalar que es el factor humano el que mayor influencia ejerce en el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

Durante el año 2016, del total de accidentes de trabajo ocurridos en el ámbito sectorial de Administración y Servicios, el 18,5% fueron accidentes de tráfico, causando al menos un día de baja laboral el 57,1% de ellos. En cuanto a la gravedad de los accidentes de tráfico, todos ellos fueron accidentes de carácter leve. Si tenemos en cuenta el tipo de accidente de tráfico, el 85,7% de los accidentes se produjo en los desplazamientos domicilio-centro de trabajo (in itinere) y el 14,3 % en los desplazamientos durante la jornada laboral (desplazamientos “en misión”). En cuanto a los accidentes que han causado baja, aproximadamente el 26% de ellos han tenido su origen en el tráfico rodado.

Por todo ello, el presente Plan de Movilidad Vial Segura se presenta como un instrumento para mejorar determinados aspectos de la siniestralidad laboral vial, en el ámbito de Administración y Servicios, relacionados con los desplazamientos de su personal, bien en el trayecto de ida al centro de trabajo o vuelta al domicilio (desplazamientos “in itinere”) o bien en el desarrollo de la actividad profesional durante la jornada laboral (desplazamientos “en misión”). En este sentido, este Plan establece un conjunto de actuaciones a llevar a cabo con el fin de eliminar o reducir en la medida de lo posible, los riesgos derivados del uso de vehículos en los desplazamientos, incorporando a tal fin un calendario de actuaciones concretas para llevar a cabo su implantación y consecución de los objetivos fijados en el mismo.

2 OBJETIVOS

Los objetivos que se pretende alcanzar con la implantación de este Plan de Movilidad son los siguientes:



1. Mejorar la seguridad de los empleados públicos en sus desplazamientos y minimizar los riesgos que esto conlleva, tanto en desplazamientos in itinere como en misión mediante la propuesta e implantación de actuaciones concretas, con el fin de disminuir tanto el número de accidentes como su gravedad.
2. Integrar la movilidad vial segura 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. Sensibilizar al personal ante los riesgos de los desplazamientos in itinere y en misión del tráfico, promoviendo conductas seguras e integrando la prevención de este tipo de accidentes en el seno de la Administración Regional.
4. 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
5. 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.
6. Servir de apoyo a otras iniciativas en el ámbito de la movilidad vial segura 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 las actuaciones a realizar en materia de movilidad y seguridad vial 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 utilización de vehículos oficiales.

3 ALCANCE

El Plan será de aplicación al personal al servicio de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en el ámbito sectorial de Administración y Servicios, incluyendo al personal de las Entidades Públicas Empresariales y otros Entes de Derecho Público 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. Se excluye el personal no docente de la Consejería competente en materia de educación y el personal adscrito al Instituto Murciano de Acción Social, por disponer de Servicio de Prevención Propio.

4 DEFINICIONES

- **Movilidad Vial Segura:** movilidad es la capacidad de satisfacer la necesidad de las personas de moverse libremente, tener acceso y comunicarse, comerciar y establecer relaciones. La movilidad no solo es un reflejo del desarrollo, sino un factor del mismo. La Movilidad Vial Segura, es la situación ideal, donde el número de accidentes de tráfico y víctimas es



prácticamente igual a cero, resultado de una movilidad vial preventiva, autónoma y responsable.

- **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 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, 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:** 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 laboral de tráfico (ALT):** aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida o 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 itinere”:** aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen tres criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: 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 (también llamado “in labore”):** 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.



- **Incidente:** cualquier suceso no esperado ni deseado que no dando lugar a pérdidas de la salud o lesiones a las personas puede ocasionar daños a la propiedad, equipos, productos o al medio ambiente, pérdidas de producción o aumento de las responsabilidades legales.

5 RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

En base a lo establecido en el Plan Marco para la Movilidad Vial Segura en el entorno laboral de la Administración Regional, las responsabilidades y funciones de las partes implicadas en el ámbito de Administración y Servicios son las que se detallan a continuación:

Dirección General de la Función Pública y Calidad de los Servicios: Le corresponde la elaboración e implantación del presente Plan, siendo sus funciones:

- Designar a los responsables de la elaboración.
- Aprobar el contenido del Plan, previo informe del Comité de Seguridad y Salud de Administración y Servicios y negociación colectiva del mismo.
- Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha, seguimiento y evaluación del Plan, así como para la ejecución de las acciones correctoras derivadas del mismo.
- Promover, aprobar y adoptar las acciones correctoras a aplicar, dentro de su ámbito de actuación.
- Realizar controles periódicos del grado de aplicación y cumplimiento del Plan, liderando su progreso y mejora.
- Crear la Comisión de Seguimiento del Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios.
- Impulsar la creación y presidir la Comisión Coordinadora encargada de la coordinación y seguimiento de los distintos Planes Específicos elaborados.
- Crear el Grupo de Trabajo de Seguimiento responsable del análisis de los datos obtenidos, el diagnóstico de la movilidad, la elaboración de las directrices comunes y la propuesta de acciones a llevar a cabo en los distintos Planes específicos elaborados.

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 Comisión, de carácter paritario, estará compuesta por los siguientes miembros:

- Presidencia: El titular de la Dirección General de la Función Pública y Calidad de los Servicios, o en la persona en quien delegue.
- Secretaría permanente: un representante del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador, con voz pero sin voto.
- Vocalías:

Por parte de la Administración: la persona titular o quien se delegue, de la Dirección General de Patrimonio, Informática y Telecomunicaciones, la persona titular de la Dirección de la Escuela de Formación e Innovación, la persona titular de la Gerencia



del Parque Móvil Regional y la persona titular de la Jefatura de Servicio del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.

Por parte de las Organizaciones Sindicales, un representante por cada una de las Organizaciones sindicales presentes en el Comité de Seguridad y Salud del ámbito de Administración y Servicios.

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

La Comisión de seguimiento deberá informar a la Comisión Coordinadora del seguimiento del Plan dentro del primer trimestre del año siguiente al de su implantación. De igual forma, las distintas unidades administrativas implicadas, deberán informar a la Comisión de seguimiento, dentro del primer trimestre del año siguiente al de su ejecución, sobre la aplicación de las actuaciones a realizar, con el fin de evaluar su grado de cumplimiento anual.

Servicio de Prevención Coordinador: Responsable de la elaboración del presente Plan, siendo también funciones:

- Participar en la Comisión Coordinadora para la coordinación y seguimiento de los distintos Planes Específicos elaborados.
- Participar en la Comisión de Seguimiento del Plan Específico en el ámbito de Administración y Servicios.
- Participar en el Grupo de Trabajo de Seguimiento.
- Realizar las evaluaciones del riesgo vial de los centros de trabajo que le correspondan.
- Investigar los accidentes laborales viales padecidos por el personal adscrito a dichos centros de trabajo.
- Proponer, coordinar, elaborar e impartir, en su caso, acciones formativas en materia de seguridad vial.
- Elaboración de protocolos y/o procedimientos derivados del Plan.
- Otras actuaciones derivadas de la implantación del Plan que le sean encomendadas, dentro de su ámbito de actuación.

Parque Móvil Regional: Responsable de la gestión y administración de los vehículos adscritos a la Consejería de Hacienda y Administración Pública y la coordinación de todos los servicios automovilísticos de la Administración Regional, siendo sus funciones:

- Participar en la Comisión de Seguimiento del presente Plan.
- Participar en el Grupo de Trabajo de Seguimiento.
- El mantenimiento, conservación y reparación de los vehículos propiedad de la Administración Regional, salvo aquellos vehículos cedidos en uso a otras Administraciones e Instituciones Públicas, o adscritos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.



- La matriculación y aseguramiento de los vehículos de la Administración Regional.
- Proponer, coordinar, elaborar e impartir, en su caso, acciones formativas específicas para la mejora de habilidades de los conductores.

Instituto de Seguridad y Salud Laboral: En lo que respecta a este Plan, sus funciones serán:

- Participar en la Comisión Coordinadora para la coordinación y seguimiento de los distintos Planes Específicos elaborados.
- Participar en el Grupo de Trabajo de Seguimiento.

Unidades administrativas de las distintas Consejerías, Organismos Autónomos, Entes Públicos y/o centros de trabajo: Les corresponderá todas aquellas funciones atribuidas en el Plan con el fin de llevar a cabo las actuaciones y procedimientos establecidos para su implantación y consecución de sus objetivos.

Todo el personal: Para la correcta puesta en marcha del Plan 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 y participar en la obtención de los datos necesarios para conseguir sus objetivos.
- Recibir acciones formativas derivadas del Plan.
- Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas derivadas del Plan, participando activamente en la aplicación de las mismas.

6 PLAN DE ACTUACIÓN

Para alcanzar los objetivos propuestos y con el fin de impulsar las actuaciones tendentes a la mejora de la seguridad y salud de todo el personal en materia de movilidad y seguridad vial, se ha establecido un calendario de actuaciones a realizar durante el periodo comprendido entre los años 2017- 2021, el cual se detalla en el Anexo I de este documento.

Por otra parte, en el Plan Marco se recogen una serie de recomendaciones genéricas aplicables a cualquier persona que realiza desplazamientos o conduce vehículos ya sea como conductor profesional o no, las cuales están encaminadas a la mejora de todos los factores implicados en la conducción y se adjuntan como Anexo II en el presente Plan. También se incluye como Anexo III, el cuestionario referente a la realización del mantenimiento preventivo del vehículo publicado en el Plan Marco.

Respecto al Plan de actuaciones, cabe señalar que se llevará a cabo el análisis de la movilidad de todo el personal, teniendo en cuenta los datos obtenidos tanto en las evaluaciones del riesgo vial como en las investigaciones de los accidentes laborales de tráfico efectuadas. Una vez se disponga de estos resultados, se establecerán otras actuaciones específicas concretas en función de los riesgos detectados.

En este sentido, las actuaciones que incluye el presente Plan son las siguientes:



6.1 Evaluaciones de riesgo vial de los centros de trabajo

El Servicio de Prevención Coordinador llevará a cabo evaluaciones específicas del riesgo vial en los centros de trabajo, comenzando por el Parque Móvil Regional, por ser el centro al que pertenece la flota de vehículos oficiales y en el que se desarrollan tareas de transporte por parte del personal conductor profesional. Posteriormente se priorizarán aquellos centros de trabajo en los que se haya detectado mayor siniestralidad vial.

6.2 Formación en materia de Seguridad Vial

El Servicio de Prevención Coordinador propondrá, ofertará, elaborará, coordinará e impartirá, en su caso, cursos de formación específica en materia de Seguridad Vial destinados a todo el personal empleado público, así como al personal que ocupe puestos de trabajo en los que se haya detectado mayor riesgo vial tras la realización de la correspondiente evaluación del riesgo vial, así como al personal que haya sufrido dos o más accidentes de tráfico en un mismo año.

6.3 Elaboración del Informe Anual de Accidentes Laborales de Tráfico

Con carácter anual el Servicio de Prevención Coordinador elaborará y publicará un Informe referente a los accidentes laborales de tráfico ocurridos en el periodo correspondiente en el que se reflejarán los resultados de las investigaciones realizadas con objeto de conocer las características y causas de los mismos y contribuir a la prevención eficaz de estos siniestros, vigilando su evolución.

6.4 Protocolo de Actuación en caso de Emergencia de Tráfico

A la vista de la gravedad de las situaciones de riesgo que se puedan producir en caso de avería en carretera o accidente de tráfico, y en base al artículo 20 de la Ley de Prevención en el que se establece la obligatoriedad de adoptar las medidas que sean necesarias ante posibles situaciones de emergencia, se ha elaborado un protocolo de actuación en caso de emergencia de tráfico (se adjunta como Anexo IV), en el que se establecen los requisitos mínimos de seguridad a contemplar por parte de todo el personal en caso de producirse una emergencia de tráfico.

6.5 Procedimiento de mantenimiento de vehículos oficiales por parte del Parque Móvil Regional

El personal responsable del Parque Móvil Regional elaborará un procedimiento por escrito en el que se detallen todas las revisiones y el mantenimiento al que se somete la flota de vehículos oficiales.

6.6 Protocolo de Mantenimiento preventivo de vehículos oficiales adscritos a las distintas Unidades Administrativas

Se ha elaborado un protocolo específico para la realización del mantenimiento preventivo de los vehículos oficiales que se encuentren adscritos a unidades administrativas de las distintas Consejerías (se adjunta como Anexo V).



6.7 Protocolo de Comunicación de incidentes de tráfico

Se ha elaborado un protocolo específico para llevar a cabo la comunicación de aquellos incidentes (incidentes o accidentes de tráfico en el ámbito laboral) que se produzcan sin causar daños para la salud. Dicha comunicación deberá ser efectuada tanto por parte de las diferentes unidades administrativas que tengan adscritos vehículos oficiales, como por parte del personal empleado público que utilice vehículos particulares para los desplazamientos con motivo de trabajo, con el fin de que estos sean investigados por el Servicio de Prevención (se adjunta como Anexo VI).

6.8 Campañas de concienciación y sensibilización en materia de Seguridad Vial

El Servicio de Prevención Coordinador publicará en el Tablón del Empleado información general en materia de Seguridad Vial con el fin de concienciar y sensibilizar a todo el personal sobre los riesgos viales y las actuaciones preventivas encaminadas a impedir su materialización.

De igual forma, el Servicio de Prevención organizará Jornadas en materia de Seguridad Vial priorizando los centros de mayor siniestralidad.

6.9 Fomento del uso del Transporte Público, Vehículos compartidos y la Bicicleta

Se estudiará la posibilidad de efectuar un convenio con el servicio de transporte público MuyBici con el fin de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos in itinere y reducir la utilización del vehículo privado. Este convenio se llevará a cabo una vez finalizado el análisis de la movilidad del personal empleado público y teniendo en cuenta las infraestructuras necesarias para el uso de la bicicleta (carril bici).

De igual forma se estudiará la posibilidad de poner a disposición del personal una tarjeta multitransporte con el fin de promover y facilitar el uso del transporte público en detrimento de vehículo particular.

En los centros de trabajo que dispongan de zona de aparcamiento privada, se crearán plazas de estacionamiento reservadas para el personal que efectúe los desplazamientos domicilio-trabajo en vehículo compartido con un mínimo de tres ocupantes por vehículo. Además, una vez finalizado el análisis de la movilidad del personal empleado público y teniendo en cuenta las infraestructuras necesarias para el uso de la bicicleta, se reservará una zona de aparcamiento para bicicletas en aquellos centros que cuenten con aparcamiento propio.

Asimismo, con el fin de favorecer y fomentar el uso de medios de transporte alternativos al vehículo particular, se estudiará la posibilidad de establecer un sistema de bonificación del crédito horario para aquellos empleados que acrediten el uso de dichos medios.

6.10 Teletrabajo

A raíz de la experiencia y resultados obtenidos en el proyecto piloto de teletrabajo, se estudiará la conveniencia de su implantación en todo el ámbito de Administración y Servicios,



con objeto de disminuir los desplazamientos in itinere del personal empleado público y en consecuencia, reducir este tipo de siniestralidad laboral vial.

7 EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

Este Plan debe ser un documento dinámico, debiendo crecer y desarrollarse a lo largo del tiempo para conseguir una mejora continua, por lo que se deberá medir el impacto de las actuaciones realizadas en su virtud, de manera periódica y sistemática. Para ello, se deberá comparar los indicadores establecidos, previamente y tras la ejecución de las actuaciones oportunas. El seguimiento servirá para comprobar la consecución de los objetivos fijados.

La Comisión de seguimiento se encargará del seguimiento, la coordinación e impulso, de las actuaciones a realizar en base a este Plan.

Las distintas unidades administrativas implicadas, deberán informar a la Comisión de seguimiento, sobre la aplicación de las actuaciones comprendidas en el Plan, con el fin de evaluar su grado de cumplimiento anual.

De igual forma, la Comisión de seguimiento deberá informar a la Comisión Coordinadora sobre la implantación y seguimiento del Plan con el fin de garantizar la aplicación de criterios comunes de actuación, obtener un diagnóstico de la situación global de la Administración Regional y evaluar el grado de cumplimiento de las actuaciones propuestas en cada uno de los Planes Específicos elaborados.

7.1 Indicadores

Con objeto de efectuar el seguimiento del presente Plan y con el fin de conocer el grado de consecución de los objetivos y acciones que lo conforman, se establecen los siguientes indicadores:



Objetivo	Indicador	Valor 2016	Valor Previsto Objetivo 2021	Valor 2017	Valor 2018	Valor 2019	Valor 2020	Valor 2021	Valor Real Objetivo 2021
Conocer los riesgos a los que se exponen los empleados públicos en materia de seguridad vial	Nº evaluaciones del riesgo vial	0	10	0	1	3	3	3	
Conocer las causas de los ALT	Porcentaje de ALT investigados	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	Nº Informes anuales ALT	0	5	1	1	1	1	1	
Conocer las causas de los incidentes de tráfico	Nº de incidentes de tráfico comunicados e investigados	0	100%	0	100%	100%	100%	100%	
Reducción de 15-20% los ALT	Nº ALT producidos	28	22-24						
Incrementar la formación en materia de seguridad vial	Porcentaje de personal formado	1.5% (73 pers.)	10% (487 pers.)	1.5%	3%	4%	6%	10%	
Sensibilizar al personal en materia de seguridad vial	Nº campañas a través de tablón del empleado	0	12	0	4	4	4	4	
	Nº Jornadas celebradas	0	3	0	0	1	1	1	
Fomentar los desplazamientos eficientes, seguros y respetuosos con el medio ambiente	Nº Convenios con Servicios de Transporte Público realizados	0	1	0	0	0	0	1	
	Porcentaje de plazas de aparcamiento reservadas para vehículos compartidos	0	10% del total de plazas en centros con aparcamiento propio	0	0	2%	5%	10%	



Reducción del número de desplazamientos in itinere	Nº desplazamientos evitados (= Nº de jornadas de teletrabajo anuales del total de teletrabajadores x 2)	0	300 (ida y vuelta)	50	150	200	250	300	
Realizar el mantenimiento preventivo de los vehículos adscritos a las diferentes unidades administrativas	Nº de informes de mantenimiento emitidos / nº de vehículos adscritos a unidades administrativas	0	50%	0	5%	15%	30%	50%	
Conocer los incidentes acaecidos con los vehículos oficiales	Nº de incidentes comunicados al Servicio de Prevención / Nº de incidentes recabados en informes de mantenimiento	0	50%	0	5%	15%	30%	50%	
Informar de la aptitud laboral al personal que conduce vehículos para el desempeño de sus tareas, en relación a la conducción de vehículos	Porcentaje de conductores informados de su aptitud laboral tras la realización del examen de salud		100%	0	100%	100%	100%	100%	
Informar de la aptitud laboral del personal que utiliza vehículos en sus desplazamientos, en relación a la conducción de vehículos	Porcentaje de conductores informados de su aptitud laboral que utilizan vehículos en sus desplazamientos	0	20%	0	0	5%	10%	20%	
Ofrecimiento de realización de un examen de salud voluntario a todo el personal que haya sufrido un ALT	Porcentaje de exámenes de salud ofrecidos al personal que haya sufrido un ALT	0	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

ALT: accidente laboral de tráfico.



8 DOTACIÓN PRESUPUESTARIA

La Dirección General de la Función Pública y Calidad de los Servicios dispondrá una partida presupuestaria destinada a la implantación de las actuaciones propuestas en el presente Plan dentro de su ámbito de actuación.

Actuaciones	Presupuesto (euros)	Responsable
Formación	10.000	D.G. Función Pública y Calidad de los Servicios
Celebración de Jornadas	6.000	D.G. Función Pública y Calidad de los Servicios
Aparcamiento bicicletas (una vez finalizado el análisis de la movilidad del personal)	200 / centro de trabajo	Responsables centros de trabajo
Reserva de plazas aparcamiento para vehículos de uso compartido	150 / centro de trabajo	Responsables centros de trabajo
Convenio Abono Multitransporte	0	D.G. Función Pública y Calidad de los Servicios

9 NORMATIVA Y LEGISLACIÓN APLICABLE

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Resolución de 19 de julio de 2010 de la Secretaría General de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas, por la que se publica el Plan General de Prevención de Riesgos Laborales de la Administración Pública de la Región de Murcia.
- Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmosfera.
- 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.
- Resolución de 3 de noviembre de 2016, de la Secretaría General de la Consejería de Hacienda y Administración Pública, por la que se dispone la publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia del Plan Marco de Movilidad Vial Segura en el entorno laboral de la Administración Regional, acordado el día 28 de julio de 2016 con las Organizaciones Sindicales CC.OO., UGT, FSES, La Intersindical, CSIF y CESM, miembros de la Mesa General de Negociación de las condiciones de trabajo comunes al personal funcionario, estatutario y laboral, y aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 19 de octubre de 2016.



ANEXOS

Anexo I. Calendario de actuaciones.

Las actuaciones a realizar durante el periodo comprendido entre los años 2017-2020 son las siguientes:

2017

1. Elaboración del Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios.
2. Realización de las investigaciones de todos los accidentes laborales de tráfico sufridos por el personal, causen baja laboral o no, que hayan sido comunicados.
3. Elaboración del correspondiente Informe de siniestralidad laboral vial de año 2016.
4. Diseño y elaboración de acciones formativas específicas en materia de seguridad vial.
5. Elaboración de un protocolo de actuación ante emergencias de tráfico.
6. Elaboración de un protocolo para el mantenimiento de los vehículos oficiales adscritos a las distintas Unidades Administrativas.
7. Elaboración de un protocolo de comunicación de incidentes de tráfico.
8. Realización de un curso en materia de seguridad vial destinado a todo el personal que utilice vehículos para los desplazamientos.
9. Implantación del proyecto piloto experimental de teletrabajo en la Administración Pública Regional

2018

1. Aprobación y publicación del Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios.
2. Creación de la Comisión de seguimiento para supervisar la implantación y seguimiento del Plan.
3. Creación del Grupo de trabajo de seguimiento.
4. Creación de la Comisión Coordinadora.
5. Elaboración de una aplicación informática para llevar a cabo las evaluaciones de riesgo vial de los centros de trabajo.
6. Realización de la evaluación específica del riesgo vial del Parque Móvil Regional.
7. Realización de las investigaciones de todos los accidentes e incidentes laborales de tráfico sufridos por el personal, causen baja laboral o no, que hayan sido comunicados.
8. Elaboración del correspondiente Informe de siniestralidad laboral vial de año 2017.
9. Ofrecimiento de realización de un examen de salud voluntario a todo el personal que haya sufrido un accidente laboral de tráfico.



10. Impartición de un curso en materia de seguridad vial para el personal técnico y sanitario de los servicios de prevención.
11. Realización de un curso en materia de seguridad vial destinado a todo el personal que utilice vehículos para los desplazamientos.
12. Diseño, elaboración y realización de una campaña de concienciación y sensibilización en materia de seguridad vial a través del tablón del empleado.
13. Elaboración y aplicación de un protocolo de vigilancia de la salud al personal que conduce vehículos para el desempeño de sus tareas, incluyendo exámenes de salud obligatorios.
14. Ampliación del programa piloto para la implantación de la modalidad de teletrabajo en el ámbito de Administración y Servicios.

2019

1. Evaluación y seguimiento del Plan.
2. Realización de tres evaluaciones específicas de riesgo vial priorizando los centros en los que se haya detectado mayor siniestralidad vial.
3. Realización de las investigaciones de todos los incidentes y accidentes laborales de tráfico sufridos por el personal, causen baja laboral o no, que hayan sido comunicados.
4. Elaboración del correspondiente Informe de siniestralidad laboral vial de año 2018.
5. Realización de un curso en materia de seguridad vial destinado a todo el personal que utilice vehículos para los desplazamientos.
6. Realización de charlas informativas en aquellas unidades o centros de trabajo en los que tras la realización de la correspondiente evaluación del riesgo vial, se haya detectado mayor riesgo.
7. Celebración de una Jornada de Prevención en Seguridad Vial Laboral en el ámbito de la Administración Regional.
8. Estudio de las posibles circunstancias de salud implicadas en los ALT en desplazamiento o in misio, con el fin de proponer las medidas preventivas o correctoras específicas.
9. Diseño, elaboración y realización de una campaña de concienciación y sensibilización en materia de seguridad vial a través del tablón del empleado.
10. Aplicación del protocolo de vigilancia de la salud al personal que conduce vehículos en los desplazamientos in itinere.
11. Implantación de la modalidad de teletrabajo en el ámbito de Administración y Servicios.
12. Recabar la información reflejada en los informes de mantenimiento del año 2018 en relación a los incidentes acaecidos con vehículos oficiales.



2020

1. Evaluación y seguimiento del Plan.
2. Realización de tres evaluaciones específicas del riesgo vial priorizando los centros en los que se haya detectado mayor siniestralidad vial.
3. Realización de las investigaciones de todos los incidentes y accidentes laborales de tráfico sufridos por el personal, causen baja laboral o no, que hayan sido comunicados.
4. Elaboración del correspondiente Informe de siniestralidad laboral vial de año 2019.
5. Realización de un curso en materia de seguridad vial destinado a todo el personal que utilice vehículos para los desplazamientos.
6. Realización de charlas informativas en aquellas unidades o centros de trabajo en los que tras la realización de la correspondiente evaluación del riesgo vial, se haya detectado mayor riesgo.
7. Celebración de una Jornada de Prevención en Seguridad Vial Laboral en el ámbito de Administración y Servicios.
8. Realización de una campaña de concienciación y sensibilización en materia de seguridad vial a través del tablón del empleado.
9. Aplicación del protocolo de vigilancia de la salud al personal que conduce vehículos en los desplazamientos in itinere.
10. Creación de un buzón de recomendaciones del personal en materia de seguridad vial.
11. Creación de cuatro plazas de aparcamiento reservadas para vehículos de uso compartido y un aparcamiento para 15 bicicletas, en aquellos centros que dispongan de aparcamiento propio. De igual forma se establecerán los criterios de aparcamiento a tal fin.

2021

1. Evaluación y seguimiento del Plan.
2. Realización de tres evaluaciones específicas del riesgo vial priorizando los centros en los que se haya detectado mayor siniestralidad vial.
3. Realización de las investigaciones de todos los incidentes y accidentes laborales de tráfico sufridos por el personal, causen baja laboral o no, que hayan sido comunicados.
4. Elaboración del correspondiente Informe de siniestralidad laboral vial de año 2020.
5. Análisis y posterior publicación de los datos obtenidos en el análisis de la movilidad del personal perteneciente al ámbito de Administración y Servicios.
6. Realización de un curso en materia de seguridad vial destinado a todo el personal que utilice vehículos para los desplazamientos.



7. Realización de charlas informativas en aquellas unidades o centros de trabajo en los que tras la realización de la correspondiente evaluación del riesgo vial, se haya detectado mayor riesgo.
8. Celebración de una Jornada de Prevención en Seguridad Vial Laboral en el ámbito de la Administración Regional.
9. Realización de una campaña de concienciación y sensibilización en materia de seguridad vial a través del tablón del empleado.
10. Promoción del uso de la bicicleta mediante la realización de un convenio con el Sistema de Transporte público MuyBici, una vez finalizado el análisis de la movilidad y teniendo en cuenta las infraestructuras necesarias para el uso de la bicicleta.
11. Promoción del uso de transporte público mediante la realización de un convenio para la financiación de títulos de transporte o creación de abonos multitransporte.
12. 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.



Anexo II. 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:
- 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.
- 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 solos muchas horas, 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.

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 cardíaco 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.
- 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:

- 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, 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 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.

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 carriles, 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.

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 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 tetraplejías, las cuatro extremidades paralizadas, y paraplejías, dos 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 señalar 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.
- 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.
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.

Inspecciones Técnicas Obligatorias (ITV)

	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

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 señalar 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.

Recomendaciones ante hielo en la calzada

- Usar todos los mandos con extrema 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.



Anexo III. 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 la marca 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.





Anexo IV. Protocolo de actuación ante emergencias de tráfico.

En el presente protocolo se establecen los requisitos mínimos de seguridad a contemplar por parte del personal de la Administración Regional en caso de sufrir una emergencia de tráfico.

ACTUACIÓN EN CASO DE AVERÍA EN CARRETERA

Dependiendo de la situación y tipo de vía en la que se produzca la avería, se seguirán los siguientes consejos:

Vehículo averiado en carretera convencional, carril derecho de autovía/autopista o en el arcén.

- Asegúrate de que tu vehículo es visible conectando las luces de emergencia.
- Antes de salir del vehículo, asegúrate de que lo puedes realizar con seguridad, con el chaleco reflectante puesto y por el lado contrario a la corriente circulatoria. Si no puedes abandonar el vehículo de forma segura, permanece dentro con los sistemas de retención abrochados.
- Si ha sido posible salir del vehículo con seguridad, coloca el/los triángulos de señalización. Si llevas pasajeros deberás dar instrucciones para que salgan por el lado contrario a la circulación y se coloquen en un lugar seguro.
- Sitúate lejos del tráfico y del vehículo, preferiblemente fuera del arcén y la berma. Si existe barrera de seguridad y ésta puede ser alcanzada de forma segura, sitúate detrás de ella.

Vehículo averiado en carril central de autovía/autopista.

- Asegúrate de que tu vehículo es visible conectando las luces de emergencia.
- Permanece dentro del vehículo con los sistemas de retención abrochados.

Vehículo averiado en carril izquierdo de autovía/autopista.

- Asegúrate de que tu vehículo es visible conectando las luces de emergencia.
- Antes de salir del vehículo, asegúrate de que lo puedes realizar con seguridad, con el chaleco reflectante puesto y por el lado contrario a la corriente circulatoria. Si no puedes abandonar el vehículo de forma segura, permanece dentro con los sistemas de retención abrochados.
- Si ha sido posible salir del vehículo con seguridad, coloca el triángulo de señalización a la distancia reglamentaria. Sitúate lejos del tráfico y de tu vehículo, preferiblemente fuera del arcén y en la mediana si esta existe y es practicable. Si existe barrera de seguridad y ésta puede ser alcanzada de forma segura, sitúate detrás de ella.
- Si llevas pasajeros deberás dar instrucciones para que salgan por el lado contrario a la circulación y se coloquen en un lugar seguro.



EN CASO DE FALLO MECÁNICO

Si notas que algo no funciona bien, suena algún ruido extraño, huele a quemado o sale humo del capó:

- 1) Intenta detener el vehículo en un lugar seguro, señalizando la maniobra.
- 2) Una vez detenido, apaga el motor y quita la llave del contacto.
- 3) Si sale humo o fuego del motor, no abras el capó, aléjate del vehículo y llama inmediatamente al 112.
- 4) Si cuentas con un extintor, sujétalo verticalmente y aplícalo a través de los bajos y rendijas de ventilación del motor.

EN CASO DE PINCHAZO

Si mientras conduces notas un comportamiento extraño de tu vehículo porque una de las ruedas ha perdido presión:

- 1) Sujeta el volante con fuerza y no pises el freno.
- 2) Gira el volante si es necesario para mantener la dirección del vehículo.
- 3) Levanta el pie del acelerador suavemente.
- 4) Cuando hayas reducido la velocidad, desplázate hacia un lugar seguro señalizando la maniobra.

EN CASO DE ROTURA DE PARABRISAS

Si mientras conduces sufres un impacto en el parabrisas y se rompe:

- 1) Reduce la velocidad sin frenar bruscamente, ya que si viene algún coche detrás puede colisionar contigo.
- 2) Intenta detenerte sin entorpecer el tráfico en un lugar seguro, señalizando la maniobra.
- 3) Si el impacto es pequeño, continúa la marcha a una velocidad reducida y llévalo a reparar lo antes posible.

EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO DEL VEHÍCULO

El Reglamento General de Vehículos establece la obligación de llevar en el vehículo 2 triángulos de pre-señalización del peligro y al menos 1 chaleco reflectante de alta visibilidad. Los chalecos tienen periodo de caducidad y una vez superado este, no existe garantía de que mantengan sus propiedades. La norma obliga a que cuando el conductor salga del coche lleve



colocado el chaleco por lo que éste deberá guardarse en el interior del coche y no en el maletero.



COLOCACIÓN CORRECTA DE LOS TRIÁNGULOS DE EMERGENCIA

El triángulo de emergencia deberá colocarse a 50 m (50 pasos largos) de distancia del vehículo y deberá ser visible por lo menos desde 100 m antes. Para su colocación se deberá caminar por el arcén y con el triángulo delante del cuerpo.

Casos específicos:





En carreteras de doble sentido, se colocará un triángulo por delante y otro por detrás, al menos a 50 m de distancia y de forma que sean visibles a 100 m; en autopistas y autovías solo es necesario un triángulo, también a 50 m por detrás del vehículo, ya que en estas vías las calzadas de ambos sentidos están separadas por mediana



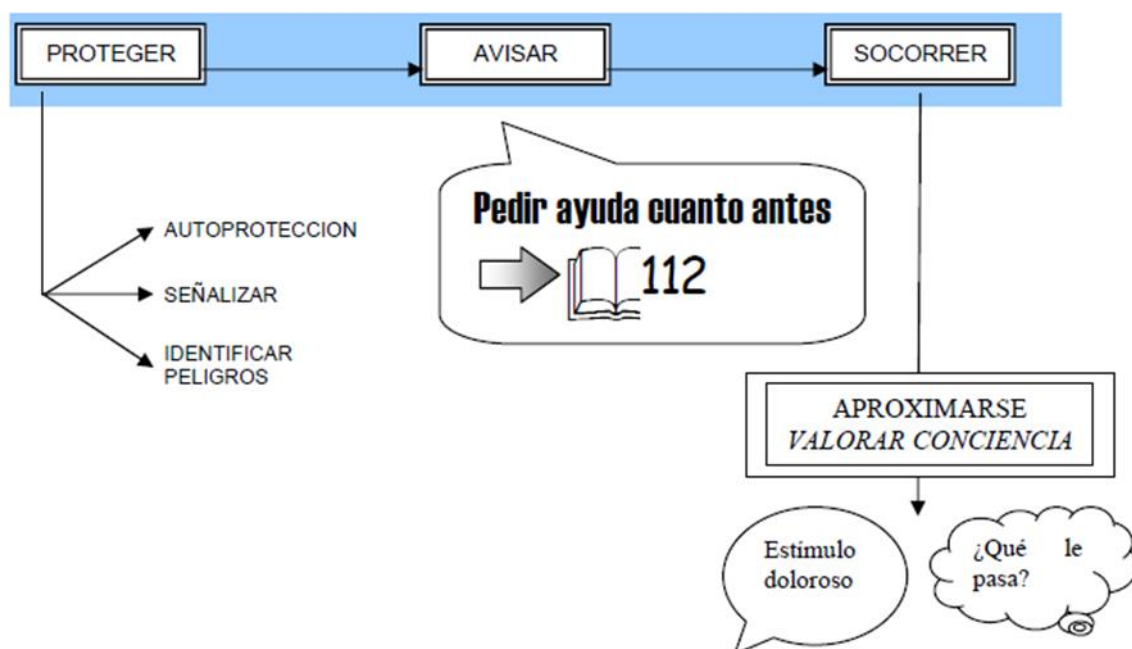
ACTUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO

Los conductores y demás usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico están obligados a adoptar las medidas necesarias para auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, prestar su colaboración, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación, esclarecer los hechos y colaborar con la Autoridad. Las mismas medidas están obligados a adoptar los demás conductores y usuarios que, no estando implicados en el accidente, lo presencien o tengan conocimiento de él.

Los conductores de los vehículos implicados en el accidente o, si éstos no pudieran hacerlo, cualquier usuario de la vía, deberán activar el protocolo **PAS (Proteger, Avisar, Socorrer)**.



"ANTES DE NADA"



PROTEGER

- En primer lugar autoprotección. El auxiliador debe estar seguro que no pone en riesgo su vida. Valorar situación antes de actuar y usar el chaleco reflectante. Es muy peligroso permanecer en la calzada, acceder a un vehículo en llamas o si se han derramado mercancías peligrosas.
- Cortar el encendido de los vehículos implicados, si fuera necesario e inmovilizar con el freno de mano.
- Señalizar, en tanto queda expedita la vía, el vehículo accidentado. Para ello se deberá:
 - Encender las luces de emergencia (tanto de día como de noche).
 - Encender luces de posición si es obligatorio su uso (por hora del día, condiciones meteorológicas, túnel).
 - Colocar los triángulos de señalización de peligro.
- Colocar el vehículo (o la carga caída) fuera de la calzada (en el arcén o mediana). Esto tan sólo se realizará si de no realizarse se perjudica la seguridad de los heridos o de la circulación. Si ha resultado muerta o herida muy grave alguna persona o se ha avisado a la Autoridad se dejará todo en su lugar sin modificar la escena del accidente ni mover los elementos o pruebas.
- En caso de incendio, utilizar el extintor o en su defecto mantas, tierra, nunca agua.
- No fumar, encender cerillas o hacer fuego.
- No invadir la calzada si es posible. Si fuera inevitable, hay que hacerlo con el chaleco reflectante. (Tanto si se permanece en arcén como si se presta colaboración, los peatones deben ir provistos de chaleco). Invadir la calzada para prestar auxilio o



colaborar no quiere decir que esté permitido transitar por ella, además en autovías y autopistas está expresamente prohibido a todos los ocupantes de los vehículos inmovilizados.

AVISAR

112: número reservado en Europa para atender emergencias. Gratuito, desde fijo o móvil sin conocer PIN o cobertura.

- Llamar al 112 si es necesario, ha resultado herida o muerta alguna persona o lo pide alguna de las personas implicadas. Antes de llamar debemos hacernos una rápida composición del lugar, ya que resultará decisivo que podamos facilitar todos los datos respecto al número de coches implicados (heridos y/o su estado), así como el nombre de la carretera y el punto kilométrico. Es importante identificarnos, mantener la calma y no colgar el teléfono hasta que así nos lo indiquen.

SOCORRER

Prestar a los heridos el auxilio que resulte adecuado. Para ello:

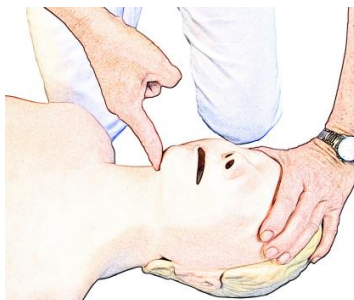
- Lo primero es valorar los “signos vitales” para saber cómo están funcionando: el cerebro (consciencia), los pulmones (respiración) y el corazón (pulso). La valoración ha de ser rápida y sistemática, menos de 10 segundos.
- Nunca intentar sacar a un accidentado de su vehículo o moverlo a menos que corra peligro de muerte, y nunca quitarle el casco a un motorista. Y si, finalmente, tienes que recurrir a la movilización de urgencia... Si el accidentado está consciente, explícale lo que vas a hacer. Quítale el cinturón de seguridad y comprueba que sus pies no están atrapados entre los pedales del vehículo. Con cuidado, pasa los brazos por debajo de sus axilas. Con una mano, coge su antebrazo y, con la otra, sujeta fuertemente su mentón. Extrae a la víctima, lentamente, manteniendo el eje cabeza-cuello-tronco, como si fuera un bloque rígido y colocala en un lugar seguro.



- Es importante recabar con la máxima urgencia auxilio sanitario a través del 112.
- Establecer un ambiente de seguridad, tranquilizar a las víctimas y buscar colaboración si es necesario.
- Dirigir la atención y ayuda, en primer lugar, hacia las víctimas inconscientes o con dificultades respiratorias o hemorragia masiva.
- Asegúrate de que la víctima está **consciente**. Si no reacciona al hablarle, tocarle o estimularle suavemente, con un pellizco por ejemplo, quiere decir que está inconsciente. A continuación comprueba que respira.



- Si está inconsciente, comprueba que **respira** de forma espontánea. Hay que comprobar que no tiene obstáculos para el paso del aire. En primer lugar hay que asegurarse que la vía aérea está abierta y que el aire pasa de la boca y nariz a los pulmones. En las personas inconscientes la causa más frecuente de la obstrucción es la caída de la lengua hacia atrás. Para evitarlo se realizará la maniobra frente-mentón, colocando los dedos índice y medio de una mano bajo el mentón, elevándolo hacia arriba, a la vez que la otra mano se coloca en la frente empujándola hacia atrás. Hay que evitar realizar extensiones bruscas y/o excesivas del cuello. Si hubiera un objeto visible y accesible en la boca lo extraeremos introduciendo el dedo índice doblado en forma de gancho por un lado de la boca, barriendo el interior hasta el otro extremo.



- Una vez que está abierta la vía aérea, hay que comprobar si respira para lo cual hay que “ver, oír y sentir” su respiración: mira, escucha y siente en tu mejilla el paso del aire a los pulmones de la víctima, durante no más de 10 segundos.
- Si la víctima respira por sí misma, colócala en posición lateral de seguridad (PLS).



- Si la víctima no respira por sí misma, se considera que se encuentra en parada cardio-respiratoria y deberemos avisar al 112 e iniciar cuanto antes las maniobras de **reanimación cardiopulmonar (RCP)**. Si no sabes realizar la RCP espera a que lleguen los servicios sanitarios.
- También se debe comprobar que no existe ninguna hemorragia importante que esté comprometiendo la vida de la víctima.
- Es importante no dar a los heridos como norma general comida, bebida o medicación, aunque sí podremos taparlos con una manta, sobre todo si han sufrido una hemorragia. En este último caso, hay que presionar sobre la herida con un trapo limpio durante al menos 10 minutos. Cuando se empape, tenemos que poner otro encima.
- En situaciones de quemaduras, no podemos retirar los restos de ropa quemada ni romper las ampollas si las hubiera. Lo más aconsejable es lavar la zona con mucha agua fría durante 10 minutos y después envolverla con una sábana o material textil más limpio que se tenga a mano.



- También es muy importante que los heridos se mantengan conscientes en todo momento. Para conseguirlo tenemos que hablarles, tranquilizarles y hacerles preguntas sobre lo que ha ocurrido. Evitar que los heridos anden.

REANIMACIÓN CARDIOPULMONAR (RCP)

Si el herido está inconsciente y no respira o su respiración no es normal, al menos se debe aplicar compresiones torácicas externas a la víctima.

Si el reanimador está formado y es capaz de realizar ventilaciones de rescate, se deberán realizar compresiones torácicas y respiraciones de rescate, ya que esto puede proporcionar un beneficio adicional en niños y personas que sufran una parada cardíaca por asfixia o donde el intervalo de respuesta del servicio de emergencia sea prolongado.

Se deberán realizar 30 compresiones torácicas por cada 2 respiraciones de rescate, comenzando por las compresiones torácicas.

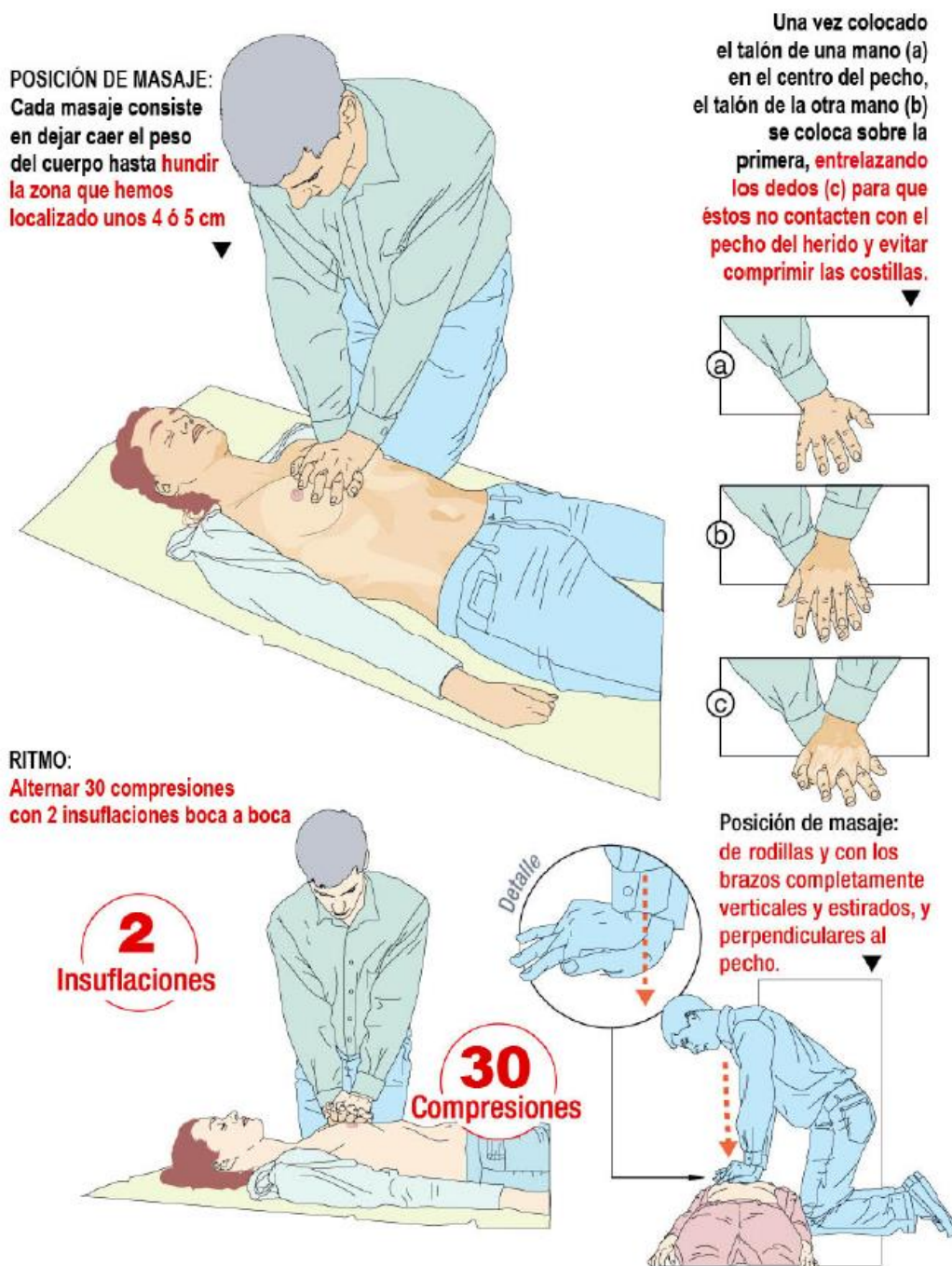
Compresiones torácicas:

- Arrodíllate al lado de la víctima a la altura del pecho.
- Coloca el talón de la mano en el centro del pecho y el talón de la otra mano sobre la primera.
- Entrelaza las manos y aplica presión sobre la parte superior del abdomen o sobre la parte final del hueso del esternón, nunca sobre las costillas.
- Colócate vertical sobre el pecho de la víctima y con los brazos rectos, perpendiculares a la víctima, comprime deprimiendo el esternón 4-5 cm.
- Descomprime sin perder contacto entre las manos y el esternón y repite las compresiones a un ritmo de 100 por minuto (algo menos de 2 por segundo). El tiempo empleado en la compresión y la descompresión ha de ser igual.

Respiraciones de rescate:

- Después de las 30 compresiones, abra la vía aérea utilizando la maniobra frente-mentón.
- Pinza la parte blanda de la nariz, utilizando los dedos índice y pulgar de la mano que está sobre la frente.
- Permite que la boca del herido esté abierta pero manteniendo el mentón elevado.
- Toma una inspiración normal y coloca los labios alrededor de la boca del herido asegurando el sellado.
- Insufla el aire mientras observas que el pecho se eleva con una duración aproximada a un segundo.
- Mantén la maniobra frente-mentón y retira la boca observando el pecho descender al salir el aire.
- Vuelve a realizar una 2ª insuflación.

- Vuelve a colocar las manos en el pecho para continuar realizando las compresiones y ventilaciones (30/2).





Anexo V. Protocolo de mantenimiento de los vehículos adscritos a las distintas Unidades Administrativas.

El mantenimiento deficiente de los vehículos es un factor importante en los accidentes de tráfico. Tal y como se establece en el Plan Marco de Movilidad Vial Segura, el mantenimiento de los vehículos y otras cuestiones de seguridad vial laboral están integradas en la gestión de la prevención de riesgos laborales. El mantenimiento de los vehículos reporta multitud de beneficios como:

- Menos días perdidos debido a accidentes;
- Menos vehículos retirados de la circulación para efectuar reparaciones, y menores costes de mantenimiento;
- Reducción de la contaminación y aumento de la eficiencia de consumo de los vehículos;
- Los vehículos oficiales también proyectan la imagen pública de la Administración Regional en la carretera.

Los vehículos que circulan por la red vial pública deben cumplir con las disposiciones establecidas en la legislación sobre tráfico, como son las inspecciones técnicas periódicas (ITV). La legislación en materia de seguridad y salud en el trabajo exige a los empresarios realizar evaluaciones de riesgo y tomar medidas apropiadas para garantizar la salud y la seguridad de los empleados. Además, dicha legislación también es de aplicación a los vehículos en cuanto al uso de equipamiento de trabajo.

Las medidas para garantizar el buen mantenimiento de los vehículos deben planificarse y organizarse como cualquier otra actividad de gestión del centro de trabajo. Deben existir pautas y procedimientos claros sobre los que todos estén informados y que formen parte del trabajo diario. Garantizar que los vehículos tienen un adecuado mantenimiento implica:

- Identificar a la(s) persona(s) responsable(s).
- Planificar el mantenimiento de los vehículos.
- Controlar el estado de los vehículos a diario.
- Los usuarios de los vehículos deben informar de cualquier problema durante el uso, de conformidad con procedimientos establecidos.
- Mayor participación del personal, que deberá realizar revisiones diarias y semanales de los vehículos.
- Instruir y formar al personal sobre las pautas de mantenimiento y los procedimientos específicos para ello.

Mantenimiento de los Vehículos Oficiales del Parque Móvil Regional y la Consejería de Presidencia y Fomento



Tal y como se establece en el DECRETO N.º 30/1994 de 18 de febrero, por el que se regula el funcionamiento de los Servicios Automovilísticos de la Administración Regional, corresponde al Parque Móvil Regional el mantenimiento, conservación y reparación de los vehículos propiedad de la Administración Regional, salvo aquellos vehículos cedidos en uso a otras Administraciones e Instituciones Públicas, o adscritos a la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas (actualmente Presidencia y Fomento), a las que corresponderán su mantenimiento y reparación.

El Parque Móvil Regional, a petición de las Consejerías u Organismos Autónomos, por medio del servicio de talleres, se hará cargo de las averías y daños sufridos por los vehículos de la Administración Regional. A tal efecto los titulares de las respectivas Unidades, solicitarán la prestación de este servicio por medio de impreso normalizado. Cuando se trate de averías sufridas por vehículos distintos de los señalados en el artículo anterior, destinados en centros y servicios alejados espacialmente del Parque Móvil Regional, se podrán contratar los servicios de talleres privados sitos en el área geográfica del centro de trabajo, previo conocimiento y autorización del Parque Móvil Regional, al que se le dará cuenta posteriormente del importe de los trabajos realizados.

En lo que respecta a las ITV, los titulares de las Unidades a las que estén adscritos los vehículos procederán a la revisión de los mismos en estaciones de ITV en los plazos que estén determinados, según el tipo de vehículo. Del resultado de dicha inspección se dará cuenta al Parque Móvil Regional. Si aquel resultado fuera desfavorable, se procederá a la reparación de las anomalías detectadas en la forma establecida para la reparación y mantenimiento de los vehículos de la Administración Regional, debiendo pasar nueva inspección una vez reparado el vehículo.

En lo que respecta a la Consejería de Presidencia y Fomento, la Dirección General de Carreteras tiene atribuida la función de coordinación de los vehículos y maquinaria adscritos a la Dirección General, así como su mantenimiento. Esta Dirección General se responsabilizará de llevar a cabo el mantenimiento correspondiente, así como de realizar las respectivas ITV, de todos los vehículos y maquinaria que pueda circular por la vía pública.

Mantenimiento de los Vehículos adscritos a todas las Consejerías y OOAA

El Parque Móvil deberá garantizar a la entrega de los vehículos a las distintas Unidades Administrativas, que estos presentan en la guantera del vehículo la correspondiente documentación, la tarjeta de combustible, una carpeta de la compañía aseguradora incluyendo teléfono de asistencia en carretera y parte amistoso de accidente y un chaleco reflectante, así como los correspondientes triángulos de señalización en el maletero.

Los responsables de las distintas Unidades administrativas deberán responsabilizarse de mantener la dotación de los vehículos en lo referente a documentación, elementos de protección y señalización proporcionada a la entrega de los mismos y en caso de observar



cualquier deficiencia comunicar dicha situación al personal del Parque Móvil Regional para su subsanación.

En cuanto al mantenimiento y revisiones de los vehículos, independientemente del control periódico que se lleve a cabo en los talleres del Parque Móvil Regional, en base a las instrucciones recogidas en los libros de servicio de los vehículos, las Unidades administrativas con vehículos adscritos deberán realizar una serie de acciones básicas a modo de mantenimiento preventivo, siendo fundamental el conocimiento del libro de uso y mantenimiento del vehículo. En este sentido, los titulares de las citadas Unidades deberán designar al personal necesario para llevar a cabo tales actuaciones. Este personal actuará como **“Supervisor de Vehículos”** realizando comprobaciones periódicas con el fin de garantizar el mantenimiento del buen estado del vehículo.

Una vez designado el personal encargado de dichas funciones, se dará cuenta al Servicio de Prevención Coordinador para su registro e inclusión o actualización en el documento del Plan de Movilidad Vial Segura, así como al Parque Móvil Regional a los efectos oportunos.

Actuaciones realizadas por el “Supervisor de vehículos”

El personal encargado de la supervisión de los vehículos llevará a cabo con una periodicidad **MENSUAL**, las siguientes comprobaciones en los vehículos:

CARROCERÍA. Inspección visual de su estado general, prestando atención a posibles abolladuras y desconchones de la pintura, golpes en lunas y espejos, placas de matrícula.



LIMPIAPARABRISAS. Comprobación de su estado. Revisar escobillas especialmente antes de la temporada de lluvias y limpiarlas periódicamente. Cambiarlas una vez al año o si están secas o desgastadas.



LÁMPARAS. Comprobar el funcionamiento de todos los intermitentes, luces de posición, de frenado, antiniebla, alumbrado de cruce, carretera, etc.



LIMPIEZA. Una vez al mes se limpiará tanto el exterior del vehículo como el habitáculo. Se colocarán los objetos en los compartimentos cerrados, a fin de reducir los riesgos por proyección en caso de accidente.

NIVELES DE LÍQUIDOS

Las mediciones deben hacerse con el coche inmovilizado y en llano, y con el motor parado y en frío (o no demasiado caliente). Prestar atención a las fugas combustible/aceite.



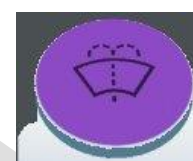
Aceite. Comprobar el nivel de aceite. Al extraer la varilla conviene limpiarla con un trapo y volver a ensartarla. Al extraerla por segunda vez, el aceite debe quedar entre la marca máximo y mínimo.



Líquido refrigerante. Comprobar el nivel, 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. Comprobar nivel y 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 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

Realizar inspección de la presión de inflado y la profundidad del dibujo (circular con menos de 2 mm de dibujo es una temeridad y con menos de 1,6 mm es ilegal). Comprobar que los neumáticos no presenten cortes ni deformidades y que no se aprecian cristales o piedrecitas incrustadas en la banda de rodadura.



SISTEMA DE FRENADO (Anual)

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)

Llevar al taller **cada 20.000 Km** aproximadamente para verificar que está correctamente o 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.

El “*Supervisor de vehículos*” deberá corregir los defectos leves detectados (completar los niveles de líquidos, inflado de neumáticos, limpieza, etc.) y en caso de observar defectos de mayor relevancia o que no pueda solucionar deberá dar traslado de dichas circunstancias al Parque Móvil Regional con el fin de que proceda a su subsanación. En cualquier caso, las distintas Unidades deberán llevar a cabo un registro documental de todas las actuaciones realizadas en cada uno de los vehículos incluyendo un informe de fallos detectados.

En este sentido, con periodicidad anual, el Supervisor de vehículos deberá elaborar un informe en el que figure si se ha llevado a cabo el mantenimiento de los vehículos adscritos a su unidad administrativa (Modelo I). Dicho informe será remitido al Servicio de Prevención Coordinador antes de finalizar el mes de enero de cada año. Junto al Modelo I se adjunta una lista de chequeo para llevar a cabo mantenimiento preventivo de los vehículos.

Asimismo, en dicho informe deberá reflejarse si los vehículos han sufrido algún tipo de incidente de tráfico en circulación, que no causen daños para la salud, indicando la matrícula del vehículo y la fecha del incidente, con el fin de cotejar los incidentes comunicados en base al anexo VI que se detalla a continuación y los incidentes acaecidos.

Revisiones realizadas por los conductores de los vehículos

La revisión de los vehículos debe formar parte de la rutina de conducción diaria. Antes de que los conductores se introduzcan en los vehículos, deben realizar ciertas comprobaciones para garantizar que no ponen innecesariamente en riesgo su seguridad ni la de otros. La comprobación previa al inicio de la marcha debe realizarse en un lugar bien iluminado para que no pasen por alto los posibles fallos o averías. El conductor del vehículo deberá corregir los defectos leves observados y en caso de observar defectos de mayor relevancia comunicará tal circunstancia al personal designado para la supervisión de los vehículos.

La comprobación previa al inicio de la marcha es una inspección visual de:

- Carrocería y placas de matrícula.
- Llantas y neumáticos (tuercas y profundidad del dibujo).
- Colocación de la carga, no dejando objetos sueltos.
- Luces e indicadores.
- Ventanillas, espejos y limpiaparabrisas.
- Líquido limpiaparabrisas.
- Claxon.
- Frenos y freno de mano.
- Dirección.
- Encendido de testigos.



Además, el conductor deberá comprobar que el vehículo cuenta con la documentación correspondiente (incluyendo teléfono de asistencia en carretera), chaleco reflectante (obligatorio en la guantera o accesible desde el puesto de conductor) y los dos triángulos de avería homologados.

De igual forma, antes de arrancar el vehículo procederá a regular la posición de conducción: asiento, reposacabezas, espejos y cinturón de seguridad. La regulación de estos elementos servirá para que los dispositivos de seguridad pasiva del vehículo, en el caso de que sean necesarios, cumplan eficazmente su función. El ajuste y regulación de todos los dispositivos también afectan a los acompañantes, que deberán seguir las mismas instrucciones.

En caso de que el conductor perciba cualquier anomalía o deficiencia en el vehículo deberá comunicar tal circunstancia al Supervisor de Vehículos para que proceda según corresponda.

BORRADOR



Anexo VI. Protocolo de Comunicación de incidentes de tráfico que no causen daños para la salud.

El presente protocolo se establece con el fin de que todo incidente ocurrido durante la circulación por la vía pública (incidente o accidente de tráfico en el ámbito laboral) sin causar daños para la salud durante los desplazamientos laborales, tanto de ida / vuelta al trabajo como durante la jornada de trabajo, sea comunicado al Servicio de Prevención Coordinador con objeto de que este pueda efectuar la correspondiente investigación que determine las causas del mismo.

En este sentido, cuando se produzca un incidente de las citadas características, ya sea en desplazamientos realizados con vehículos oficiales o con vehículos particulares, se deberá comunicar tal circunstancia al Servicio de Prevención para que este proceda a su correspondiente investigación. Una vez realizada dicha investigación se comunicarán las medidas preventivas establecidas en base a las causas determinadas a los responsables de las unidades correspondientes o a los propios conductores en el caso de los desplazamientos in itinere.

Desplazamientos realizados con vehículos oficiales

En el caso de que tales incidentes se produzcan en los desplazamientos efectuados con vehículos oficiales, corresponderá a los responsables de las distintas unidades administrativas a las que estén adscritos dichos vehículos, el deber de informar al respecto al Servicio de Prevención (Modelo II). Si los vehículos implicados en el suceso están adscritos directamente al Parque Móvil Regional, el conductor del vehículo tendrá la obligación de informar al responsable de su unidad administrativa para que proceda en base al presente protocolo, así como al Parque Móvil Regional en la forma establecida por dicha unidad en caso de que el vehículo haya resultado afectado, es decir, a través del Parte de servicio disponible en la Administración electrónica.

Desplazamientos realizados con vehículos particulares

Si el incidente se produce durante los desplazamientos realizados con vehículos particulares, será el propio empleado público quien comunique tal circunstancia al Servicio de Prevención (Modelo II).

El Modelo II se encontrará disponible en la página web del Servicio de Prevención y su presentación se realizará por los medios disponibles a tal efecto, remitiéndose al Servicio de Prevención en el plazo máximo de diez días hábiles posteriores al día del incidente/accidente.



Modelo I

Informe referente al mantenimiento realizado a los vehículos adscritos a las distintas unidades administrativas

Se remitirá al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales antes de final del mes de enero de cada año con los datos correspondientes al año anterior. Se adjunta lista de chequeo para el mantenimiento la cual no es necesario remitir.

DATOS A CUMPLIMENTAR POR LA PERSONA DESIGNADA COMO SUPERVISOR DE VEHÍCULOS

Consejería/Organismo: _____

Dirección General: _____

Servicio/Unidad Administrativa: _____

Centro de Trabajo: _____

Supervisor de vehículos: _____

RELACIÓN DE VEHÍCULOS ADSCRITOS:*

Matrícula, marca y

modelo: _____

Comprobaciones mensuales (carrocería, limpieza,...).....SI / NO

Niveles de líquidos.....SI / NO

Ruedas y neumáticos.....SI / NO

Sistema de frenado.....SI / NO

Sistema de suspensión.....SI / NO

Incidentes con el vehículo.....SI / NO

Descripción de los
incidentes: _____

Observaciones:

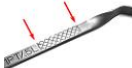
*Incluir todas las matrículas de los vehículos revisados, así como su marca y modelo.



LISTA DE CHEQUEO PARA EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO DEL VEHÍCULO

MATRÍCULA: _____

MARCA Y MODELO: _____

CARROCERÍA. Inspección visual de su estado general, prestando atención a posibles abolladuras y desconchones de la pintura, golpes en lunas y espejos, placas de matrícula.		SI / NO
LIMPIAPARABRISAS. Comprobación de su estado. Revisar escobillas especialmente antes de la temporada de lluvias y limpiarlas periódicamente. Cambiarlas una vez al año o si están secas o desgastadas.		SI / NO
LÁMPARAS. Comprobar el funcionamiento de todos los intermitentes, luces de posición, de frenado, antiniebla, alumbrado de cruce, carretera, etc.		SI / NO
LIMPIEZA. Una vez al mes se limpiará tanto el exterior del vehículo como el habitáculo. Se colocarán los objetos en los compartimentos cerrados, a fin de reducir los riesgos por proyección en caso de accidente.		SI / NO
NIVELES DE LÍQUIDOS Las mediciones deben hacerse con el coche inmovilizado y en llano, y con el motor parado y en frío (o no demasiado caliente). Prestar atención a las fugas combustible/aceite.		SI / NO
Aceite. Comprobar el nivel de aceite. Al extraer la varilla conviene limpiarla con un trapo y volver a ensartarla. Al extraerla por segunda vez, el aceite debe quedar entre la marca máximo y mínimo.		SI / NO
Líquido refrigerante. Comprobar el nivel, 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.		SI / NO
Líquido lavaparabrisas. Comprobar nivel y 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.		SI / NO

Líquido de 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.	SI / NO
RUEDAS Y NEUMÁTICOS Realizar inspección de la presión de inflado y la profundidad del dibujo (circular con menos de 2 mm de dibujo es una temeridad y con menos de 1,6 mm es ilegal). Comprobar que los neumáticos no presenten cortes ni deformidades y que no se aprecian cristales o piedrecitas incrustadas en la banda de rodadura.	 SI / NO
SISTEMA DE FRENADO (Anual) 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.	 SI / NO
SISTEMA DE SUSPENSIÓN (Bienal o 20.000 Km) Llevar al taller cada 20.000 Km aproximadamente para verificar que está correctamente o 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.	 SI / NO
OBSERVACIONES:	



Modelo II

Comunicación de incidentes de tráfico (sin daños para la salud) ocurridos durante la circulación al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales

Se remitirá al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales en el plazo máximo de diez días hábiles posteriores al día del incidente.

DATOS A CUMPLIMENTAR POR EL RESPONSABLE DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA A LA QUE PERTENEZCA EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO OFICIAL O POR EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO EN CASO DE UN VEHÍCULO PARTICULAR

1. Datos del conductor	Nombre y Apellidos:		Teléfono:	
	Consejería/OOAA:		Centro de trabajo:	
	Dirección General:	Servicio:	Puesto de trabajo:	
2. Lugar del incidente	Lugar del incidente: (dirección, localidad)			
	En desplazamientos en su jornada laboral:		Al ir o al volver del trabajo, "in itinere": IDA / VUELTA	
3. Datos vehículo	Tipo de vehículo:		Oficial o particular:	
	Marca y modelo:		Matrícula:	
4. Datos del incidente	Fecha del incidente:	Hora del incidente (1-24 H):		Hora de trabajo (1ª, 2ª,...):
	Descripción del incidente:			
	Testigos del incidente:	Indicar nombres, apellidos y teléfono:		
SI / NO				

(Rellenar en caso de tratarse de un vehículo oficial) Esta comunicación es extendida por:
D/Dª.....
en categoría de:.....
.....Teléfono de contacto

FECHA Y FIRMA