

2021

**ANÁLISIS DE LOS PLANES DE MOVILIDAD  
SEGURA EN LAS EMPRESAS Y OTRAS  
INSTITUCIONES**



FESVIAL

Es un estudio de Fesvial para la DGT

© de los autores

Investigación realizada por la Fundación de Seguridad Vial (FESVIAL) para la Dirección General de Tráfico (DGT). Ministerio del Interior.

Informe Técnico: INV/004/20

**Realización:** 2020

**Publicación:** 2021

#### **Autorías por parte de FESVIAL**

Cristina Catalá

José Ignacio Lijarcio

Javier Romaní

Javier Llamazares

NIPO: 128-22-001-2

#### **Coordinación por parte de DGT**

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

**Agradecimientos:** A todas las entidades y organismos que han contribuido en la distribución de los diferentes cuestionarios. Especial mención a las siguientes entidades: Fundación CNAE, Asepeyo, Fraternidad, Umivale, Universitat de València, Ampell Consultores, Invassat, Icasst, Centro de Seguridad y Salud Laboral de Castilla y León, Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid, Unijepol y Uno-Logística.

## INDICE

1. Introducción .....	4
2. Objetivo .....	5
3. Metodología .....	5
4. La seguridad vial en las empresas: análisis del grado de implantación. ....	5
4.1. Importancia asignada a la seguridad vial .....	6
4.2. Acciones de seguridad vial laboral realizadas en las empresas .....	7
4.2.1. Acciones de promoción de la seguridad vial más habituales en las empresas .....	8
4.2.2. Contenidos de las acciones de seguridad vial .....	9
4.2.3. Destinatarios de las acciones de seguridad vial .....	10
4.2.4. Dificultades de las empresas para realizar acciones de seguridad vial .....	11
4.3. Desarrollo de planes de movilidad segura .....	13
4.3.1. Realización de un plan de movilidad segura .....	13
4.3.2. Acciones desarrolladas .....	14
4.3.3. Valoración de los resultados obtenidos .....	15
4.3.4. Dificultades con las que se han encontrado .....	16
4.3.5. Beneficios percibidos por las empresas sobre los planes de movilidad segura: ..	17
5. Documentos de referencia y selección de actuaciones .....	17
6. Ayudas a los planes de seguridad vial y movilidad .....	24
7. Legislación y seguridad vial laboral .....	25

## 1. Introducción

El crecimiento de las ciudades, la descentralización y el traslado de las empresas a polígonos comerciales o industriales a las afueras de las mismas, ha modificado los patrones de la movilidad de los trabajadores y trabajadoras a sus centros de trabajo y dentro de él. Los desplazamientos habituales para ir y volver al trabajo, junto con los desplazamientos en vehículos de empresa o privados durante la jornada, han convertido a la movilidad en un factor de riesgo laboral añadido, ocasionando accidentes de tráfico laborales que suponen un perjuicio tanto para los propios trabajadores que los sufren, como para las empresas.

Por ello cada vez más, las empresas consideran estos desplazamientos laborales como factores de riesgo, y establecen medidas preventivas incluyéndolos en sus planes de prevención de riesgos laborales. Hay que tener en cuenta que un accidente de tráfico laboral conlleva unos costes directos e indirectos a las empresas, y que todos los trabajadores de la empresa que se desplacen, utilicen un medio u otro de transporte están expuestos a sufrir un accidente de tráfico laboral.

Diferentes estudios sobre los accidentes laborales de tráfico, ponen de manifiesto la elevada siniestralidad laboral que causan los accidentes de tráfico, tanto los accidentes in itinere (son los que tienen lugar al ir o al volver del trabajo), como los llamados accidentes en misión (son los que sufre el trabajador dentro de la jornada laboral, al desplazarse fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión).

Desde hace unos años se han implementado Planes de Seguridad Vial o Planes de Movilidad segura, como los llamaremos en este documento, que consisten, en líneas generales en una hoja de ruta o plan estratégico formado por un conjunto de medidas para mejorar la seguridad, salud y movilidad de los trabajadores de una empresa. Estas medidas se aplican en función de las necesidades y objetivos establecidos, siguiendo una planificación, control y evaluación de la eficacia de dichas medidas.

Este tipo de planes permite a las empresas regular y gestionar la seguridad y movilidad derivada de los desplazamientos laborales de los trabajadores, favoreciendo la prevención de la accidentalidad vial laboral, apoyado siempre por la legislación vigente tanto en materia preventiva como de seguridad vial.

Hoy en día hay empresas que aplican y desarrollan planes de movilidad segura, u otro tipo de acciones sobre esta materia. Pero se desconoce qué grado de implantación existe de estas medidas en las empresas españolas.

El presente estudio “Análisis de los PLANES DE MOVILIDAD SEGURA EN LAS EMPRESAS Y OTRAS INSTITUCIONES” analiza el desarrollo de planes de movilidad en empresas y acciones llevadas a cabo relacionadas con los mismos. En el estudio han participado: **empresas**, como parte fundamental, **administraciones** con competencias de movilidad, seguridad vial o tráfico, como organismos facilitadores del desarrollo de medidas de seguridad vial, y las **entidades dedicadas a la prevención, seguridad vial y movilidad**, como especialistas en la materia. Además, se ha completado con información sobre la normativa vigente, herramientas, e incentivos fiscales disponibles.

## 2. Objetivo

El objetivo de este informe es analizar el grado de implantación de planes de movilidad segura y medidas de seguridad vial en las empresas y otras instituciones, y facilitar su promoción y desarrollo a través de herramientas e información útil sobre la materia.

## 3. Metodología

Este estudio se ha elaborado con información de dos fuentes diferentes:

- **Estudio muestral:** que ha consistido en recoger información a través de cuestionarios diseñados ad hoc en una muestra de empresas. El estudio muestral se ha completado con encuestas a algunas administraciones con competencias de movilidad, seguridad vial o tráfico y a entidades dedicadas a la prevención, seguridad vial y movilidad.
- **Fuentes bibliográficas:** de las que se ha extraído información sobre normativa vigente, herramientas, e incentivos fiscales disponibles en seguridad vial laboral.

La mayor parte de la información necesaria para realizar el análisis sobre la implantación de la seguridad vial en las empresas, ha procedido de las propias empresas, puesto que su experiencia es fundamental en el desarrollo de este informe. Para ello se distribuyó un cuestionario a empresas de toda la geografía española, obteniendo unas 900 respuestas.

Las administraciones con competencias dedicadas a la seguridad vial y a la movilidad, también tienen un papel importante en la promoción y desarrollo de acciones sobre esta materia en las empresas, a través, principalmente, de programas específicos, ayudas, herramientas, subvenciones, material informativo, etc. Por ello se consideró importante conocer su opinión y percepción sobre el desarrollo de estas acciones en las empresas indicada en los recuadros azules.

Además, las entidades que se dedican a promover y fomentar la seguridad vial en diferentes áreas, entre ellos en el ámbito laboral también cumplen una función importante. En ocasiones, las empresas no disponen de recursos ni conocimientos específicos para implementar por sí mismas estas acciones, y recurren a estas entidades especializadas en la materia. En el informe se ha incluido su opinión y percepción (recuadros azules) sobre cómo las empresas desarrollan los planes de movilidad y acciones de seguridad vial.

## 4. La seguridad vial en las empresas: análisis del grado de implantación.

A continuación, se muestran los principales resultados obtenidos del análisis del cuestionario que contestaron las empresas. Parte de esta información se complementa con la percepción y opinión que tienen las administraciones y entidades de seguridad vial.

#### 4.1. Importancia asignada a la seguridad vial



*En general la principal característica por la que una empresa realiza acciones preventivas en seguridad vial es porque considera los accidentes viales como un factor de riesgo importante para sus empleados. A partir de esta premisa pueden darse una serie de características que favorezcan también el desarrollo de acciones en seguridad vial en las empresas, la principal según el análisis realizado suele ser que hayan sufrido accidentes de tráfico laborales.*

**Los accidentes viales laborales no son percibidos por las empresas como un factor de riesgo importante.**

A pesar de que el riesgo vial está presente en la mayoría de las empresas, puesto que los desplazamientos en vehículos motorizados son los más generalizados, tan solo el 34.4% de las empresas perciben los accidentes viales como un factor de riesgo considerable (15.6% mucho y 18.8% bastante). Una cuarta parte de las empresas, el 24.4%, se encuentra en una posición intermedia, y el 41.2% asigna poca o ninguna relevancia al accidente de tráfico como factor de riesgo laboral (33.9% poco y 7.3% nada).

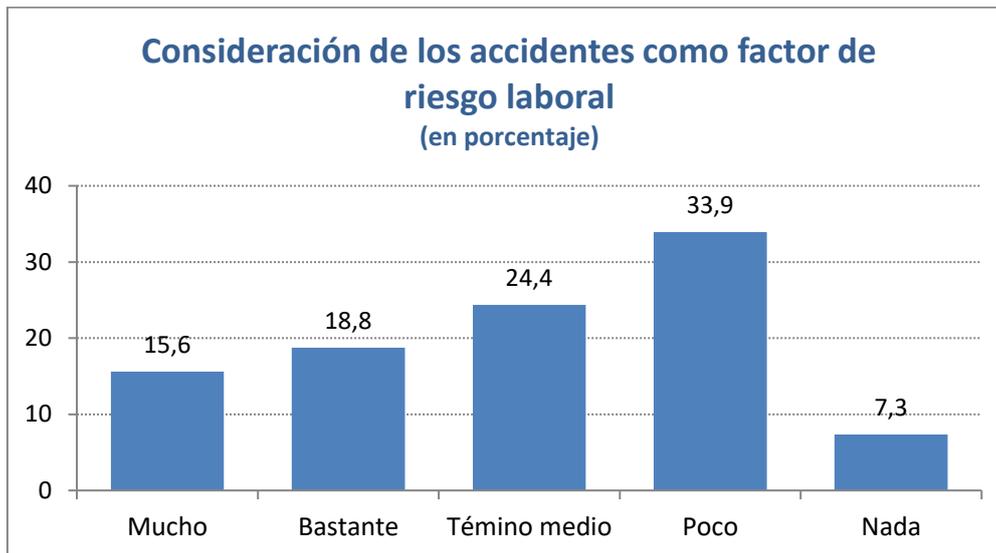


Gráfico 1: Consideración de los accidentes como factor de riesgo laboral

*Las entidades dedicadas a la seguridad vial, perciben que las empresas medianas y grandes sí que consideran los desplazamientos de los trabajadores como un riesgo vial, pero no lo muestran de manera contundente. Sin embargo, las pymes y micropymes no valoran en igual medida la seguridad vial como un riesgo laboral.*



**Las empresas que han registrado accidentes viales laborales, consideran en mayor medida el tráfico como un factor de riesgo.**

La experiencia de haber sufrido en la empresa algún accidente de tráfico laboral hace que esas empresas perciban en mayor medida los desplazamientos de los trabajadores como un riesgo.

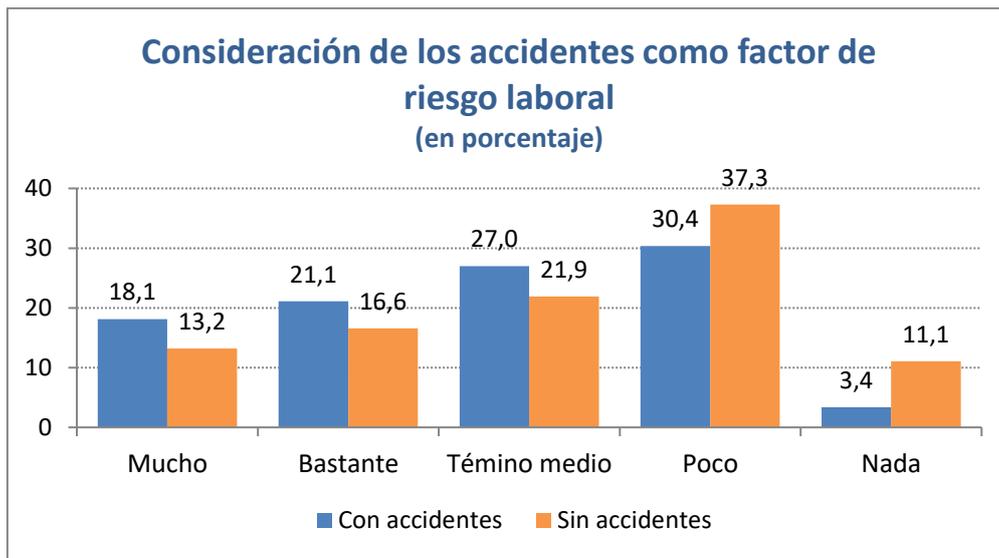


Gráfico 2: Consideración accidentes como factor de riesgo laboral. Con/sin accidentes.



**¿Estarían dispuestas las empresas que no realizan acciones de seguridad vial laboral a realizarlas en el futuro?**

El 40.8% de las empresas que no han realizado acciones de promoción de la seguridad vial, afirman que en un futuro tienen intención de llevarlas a cabo. Hay, por tanto, un 59.2% de empresas que, además de no haber hecho nunca acciones de promoción de la seguridad vial, confirman que no tienen intención de llevarlas a cabo en un futuro.

Las **entidades dedicadas a la seguridad vial** afirman que la administración debería promover en mayor medida la seguridad vial en las empresas.

**4.2. Acciones de seguridad vial laboral realizadas en las empresas**



*Cuando las empresas consideran que el riesgo vial está presente en los desplazamientos de sus trabajadores, y quieren aplicar medidas preventivas para evitar que se produzcan accidentes de tráfico laborales, promueven acciones de seguridad vial a sus trabajadores. Las acciones de seguridad vial pueden ser de muchos tipos, así como los contenidos sobre las que se centran, los trabajadores a los que las dirigen, la duración, etc. Lo importante es que las empresas desarrollen acciones preventivas, independientemente del sector de actividad al que pertenezcan o tamaño, para evitar que sus trabajadores sufran un accidente vial.*



**Empresas que promueven la seguridad vial laboral: las que han sufrido accidentes de tráfico laborales realizan más acciones de seguridad vial que las que no tienen siniestralidad vial laboral.**

Seis de cada diez empresas de la muestra desarrollan acciones para la promoción de la seguridad vial laboral (el 58.6%).

Al analizar si esas empresas han señalado que han sufrido accidentes de tráfico laborales, se observa que es más habitual que las empresas que han tenido accidentes de tráfico laborales realicen acciones de promoción de la seguridad vial (70.7%).

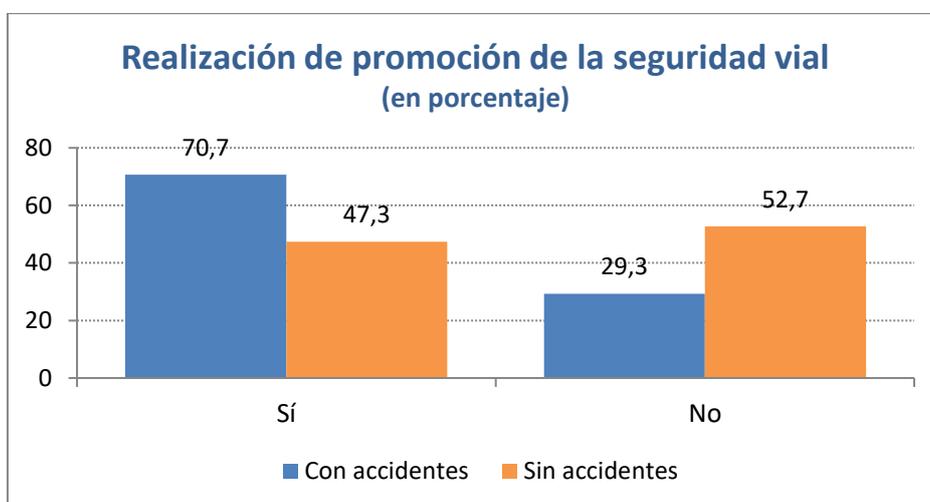


Gráfico 3: Realización de acciones de promoción de la seguridad vial

Según las **entidades dedicadas a la seguridad vial**, las empresas en general desconocen las acciones de seguridad vial que se pueden realizar, y los beneficios que pueden generar.

#### 4.2.1. Acciones de promoción de la seguridad vial más habituales en las empresas

Las acciones que más desarrollan las empresas son las informativas a través de carteles, folletos, manuales, etc. seguidos de cursos de formación teórica. La tercera acción, aunque con menor porcentaje de desarrollo está facilitar el teletrabajo y la flexibilidad horaria. Respecto los planes de movilidad segura tan solo el 10% de las empresas encuestadas los realizan.

Acciones	% de empresas que las realizan
Material informativo (carteles, folletos, mensajes, manuales etc.)	67,5
Cursos de formación teórica (online/presenciales)	61,6
Facilitar el Teletrabajo	35,9
Establecer flexibilidad horaria	29,0
Campañas de sensibilización (concursos, juegos, etc.)	23,5
Cursos prácticos de conducción segura y eficiente	22,9
Gestión de plazas de parking	18,4
Promover coche compartido	17,5
Jornadas/Seminarios/Talleres	14,9
Vehículos flota alto nivel seguridad	14,6
Simuladores de conducción	13,4
Planes de movilidad segura	10,1

Acciones	% de empresas que las realizan
Promoción uso bicicleta	8,9
Definición de rutas seguras	7,6
Certificación ISO 39001	4,5
Autobús lanzadera	3,8
Bonificaciones para el uso del transporte público	3,7
Otros	1,0

Tabla1: Acciones de seguridad vial realizadas por las empresas

*Las acciones de seguridad vial laboral que más promueven **las administraciones** son las informativas, y las jornadas y seminarios. Lo mismo ocurre en el caso de **las entidades dedicadas a la seguridad vial**.*

#### 4.2.2. Contenidos de las acciones de seguridad vial

Los contenidos de las acciones de promoción de la seguridad vial laboral, se centran sobre todo en técnicas de conducción segura (69.9%), y sobre los grandes factores de riesgo: distracciones: uso del móvil y de las nuevas tecnologías al volante (69.9%), sueño, fatiga y cansancio (61.2%), alcohol y drogas (59.6%) y velocidad (55.2%).



Gráfico 4: Contenidos de las acciones de seguridad vial realizadas

*La prioridad de estos contenidos coincide con los que las **administraciones** promueven en mayor medida y también con los riesgos viales detectados en las empresas por las **entidades dedicadas a la seguridad vial**.*

#### 4.2.3. Destinatarios de las acciones de seguridad vial

En la mayoría de casos, la totalidad de la plantilla es la destinataria de las acciones (71.8%). Sin embargo, y como es lógico, hay casos donde los destinatarios son colectivos que por sus características son más propensos a los riesgos viales: trabajadores con desplazamientos en jornada laboral (21.4%), transportistas (11.5%) y comerciales (10.6%).

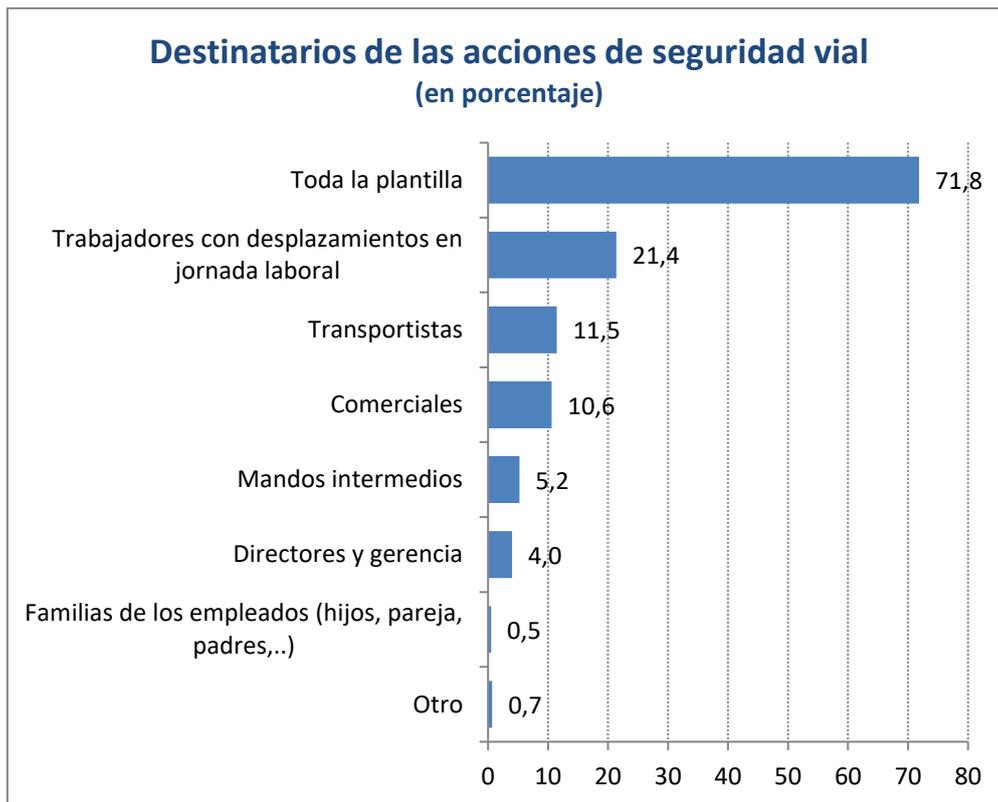


Gráfico 5: Destinatarios acciones seguridad vial

Las **entidades dedicadas a la seguridad vial** consideran que es más viable realizar acciones preventivas en empresas grandes que en pequeñas y dedicadas al transporte de mercancías o pasajeros.

#### 4.2.4. Dificultades de las empresas para realizar acciones de seguridad vial

El 41,4% de las empresas indican que no realizan acciones de seguridad vial laboral. Los principales motivos son:

- **Consideran otros riesgos laborales más importantes:** el 59% de las empresas consideran que tienen otras prioridades en este ámbito, es decir consideran que hay otros riesgos laborales más importantes y sobre los que deben centrar sus acciones preventivas.
- **Algunas empresas no cuentan con conocimientos necesarios para abordar la seguridad vial:** el 24.1%.
- **La falta de recursos humanos (10.8%) o económicos (8.4%)** son factores que determinan en menor medida que no se realicen este tipo de acciones.



Gráfico 6: Motivos de no realizar acciones de promoción de la seguridad vial laboral

Cuatro de cada diez empresas afirman no tener **dificultades para desarrollar acciones de seguridad vial**. Cuando existen dificultades éstas se centran en la falta de recursos humanos y personales (19.8%), el desconocimiento de la efectividad de las acciones (19.6%) y la falta de presupuesto (18.9%). Cabe destacar que en el 14.4% de los casos se esgrime la desmotivación de los propios trabajadores.

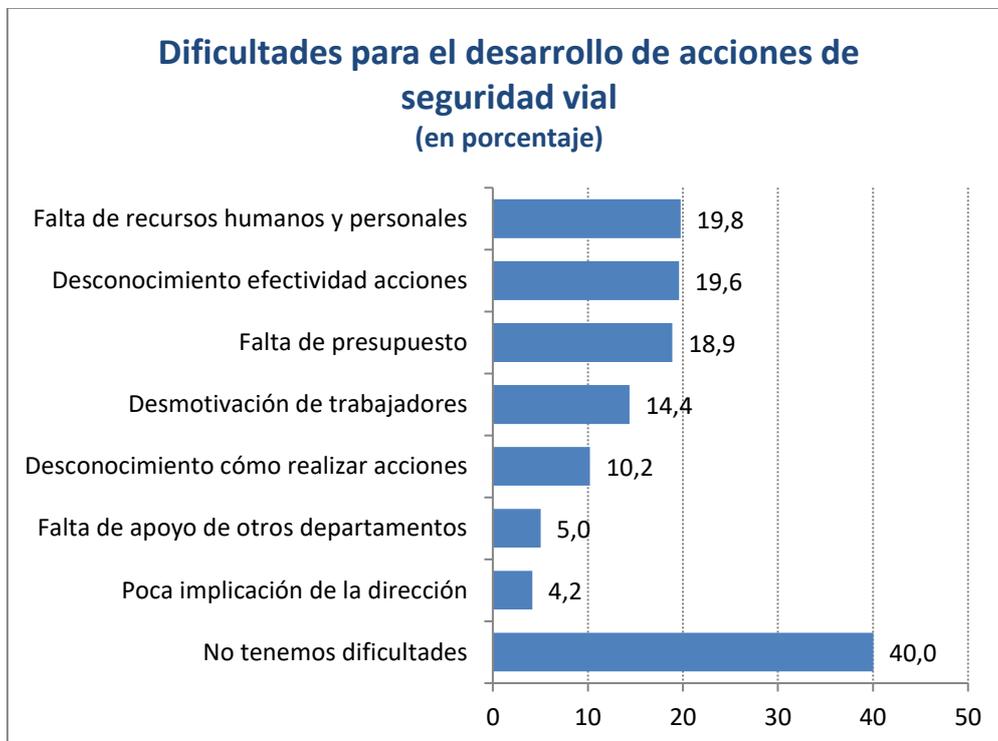


Gráfico 7: Dificultades para el desarrollo de acciones de seguridad vial

Las principales dificultades con las que se encuentran las **administraciones** a la hora de promover acciones de seguridad vial y movilidad en las empresas, son el desinterés por parte de las empresas, y la priorización por parte de las empresas de otras acciones, medidas y políticas.

### 4.3. Desarrollo de planes de movilidad segura



El plan de movilidad segura es una herramienta preventiva que ayuda a las empresas a regular y gestionar la seguridad y movilidad derivada de los desplazamientos laborales, a través de medidas específicas, encaminadas a prevenir y reducir la siniestralidad vial laboral, así como de promover la sostenibilidad y medio ambiente.

El plan de movilidad segura debe formar parte de los planes de prevención de las empresas, para evitar que se produzcan accidentes viales laborales, se trata de una herramienta preventiva, para evitar que sucedan, y así contribuir a desarrollar la cultura de seguridad vial en las empresas.



#### Los planes de movilidad segura son desarrollados por un cuarto de las empresas.

El 25,4% de las empresas afirman haber desarrollado un Plan de Movilidad Segura. Como se ha visto anteriormente, las empresas que aplican medidas de seguridad vial laboral tienden a realizar en mayor medida acciones como la formación o campañas de sensibilización antes que planes de movilidad segura.



Los planes de movilidad segura en las empresas son promovidos por el 72% de las **administraciones** y el 50% de las **entidades dedicadas a la seguridad vial**

Conocer la experiencia y percepción de las empresas sobre **cómo desarrollan estos planes**, es una información muy útil para ver cómo se podría facilitar su promoción y desarrollo, y sobre todo superar los posibles obstáculos o inconvenientes que las empresas plantean para su ejecución.

#### 4.3.1. Realización de un plan de movilidad segura

El análisis de las respuestas de las empresas permitió obtener la siguiente información:



#### Las empresas emplean recursos propios para desarrollar los planes.

Siete de cada diez empresas que han realizado un Plan de Movilidad Segura, lo han llevado a cabo con recursos humanos propios, mientras que tres de cada diez, han contratado un servicio externo.

☑ **Consultan herramientas externas**

Las empresas en general (72%) para realizar los planes de movilidad segura consultan guías, manuales u otros documentos que les ayuden a definir y ejecutar el plan. Los materiales consultados provienen de las siguientes fuentes principales: Mutuas (29.6%), Servicios de Prevención (23.5%), DGT (19.8%), Institutos de seguridad y salud en el trabajo de ámbito autonómico (14.8%). Estas herramientas son por lo tanto de utilidad a las empresas.

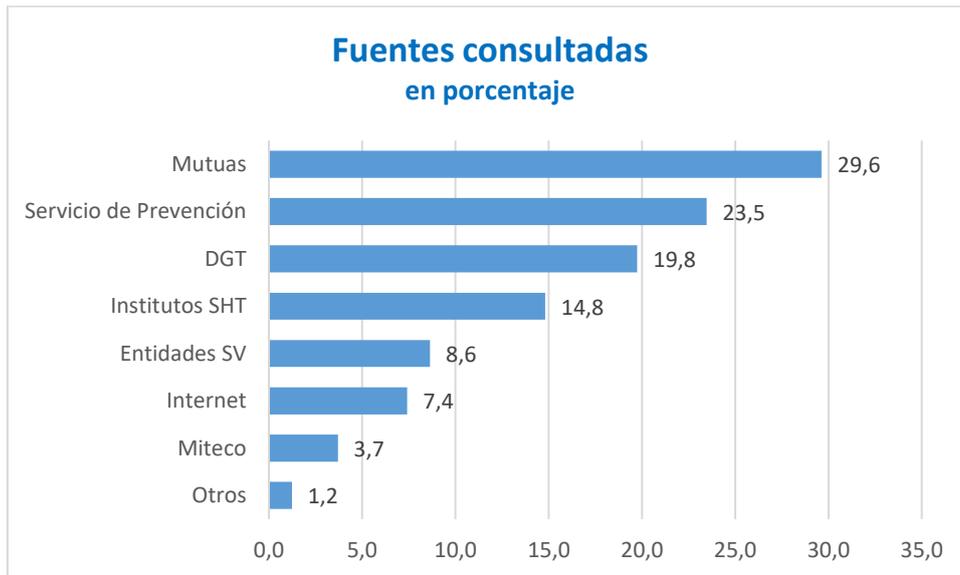


Gráfico 8: Fuentes consultadas por las empresas para obtener herramientas

☑ **Reciben ayudas no económicas**

Casi la mitad de las empresas han recibido orientación, asesoramiento o formación para realizar el plan de movilidad segura, sobre todo por parte de asociaciones empresariales y entidades dedicadas a la seguridad vial. Se trata de ayudas no económicas pero que facilitan a las empresas desarrollar sus planes.

Referente a las ayudas económicas para realizar un plan de movilidad segura, tan solo un 10% de las empresas las han recibido.

**4.3.2. Acciones desarrolladas**



*Como cualquier plan estratégico, en el plan de movilidad segura, se establecen una serie de acciones a realizar en función de las necesidades y objetivos establecidos.*

La **formación** es la acción más habitual que las empresas realizan dentro de su plan (81%), focalizando sus contenidos en los factores de riesgo: velocidad, distracciones, alcohol, drogas, fármacos, sueño, fatiga, estrés, etc., y en el uso de sistemas de seguridad: cinturón de seguridad, casco, ABS, etc.

Casi la mitad de las empresas (48%) incluyen **campañas de sensibilización** en sus planes de movilidad segura. Estas campañas se centran también en factores de riesgo y sistemas de seguridad.

Otras acciones desarrolladas son la promoción del coche compartido (35.8%), la flexibilidad horaria (33.6%) y el teletrabajo (29.2%).



Gráfico 9: Acciones de seguridad vial laboral realizadas en el plan de movilidad segura

### 4.3.3. Valoración de los resultados obtenidos



*Valorar los resultados obtenidos del desarrollo del plan de movilidad segura es fundamental para conocer su grado de éxito y posibles mejoras a introducir.*

El resultado que en mayor medida reconocen las empresas es lograr una mayor sensibilización de la plantilla (60,3%), mientras que hay un 26.2% de empresas que han detectado un descenso de los accidentes de tráfico. En un 27.0% de los casos no se disponen de datos para evaluar los resultados (aspecto fundamental para ver el grado de éxito del plan), y el 13.5% de empresas consideran que el plan no ha tenido efectos en el medio y largo plazo.

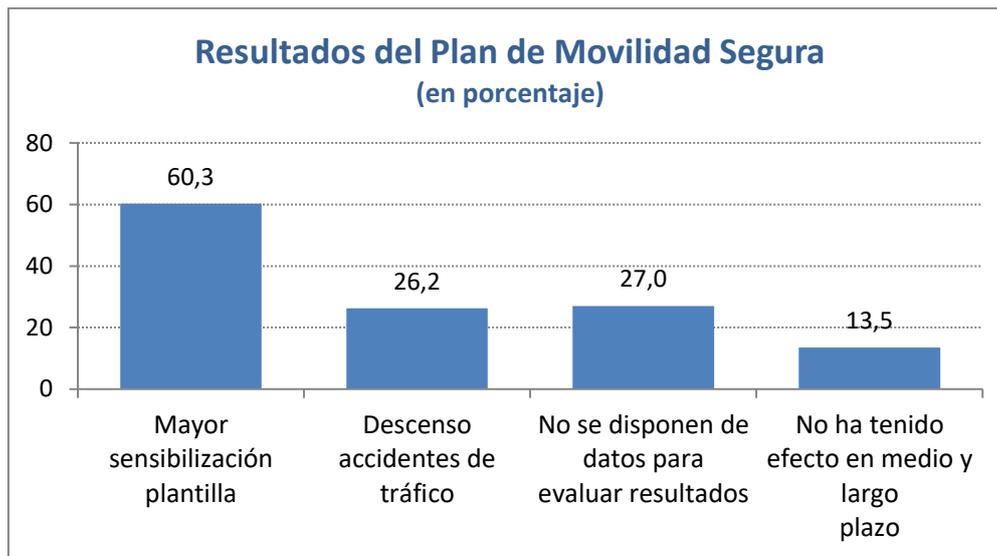


Gráfico 10: Resultados del plan de movilidad segura

Las **administraciones** coinciden con las empresas al considerar que el principal resultado obtenido de la implantación de planes de movilidad segura es que generan mayor sensibilización en materia de tráfico en las empresas.

#### 4.3.4. Dificultades con las que se han encontrado

La falta de recursos, tanto económicos (34%) como humanos (30,8%) son las principales dificultades para desarrollar el plan de movilidad segura que las empresas señalan.

Otro aspecto que dificulta el desarrollo del plan es el desconocimiento de cómo se realiza (23,9%).

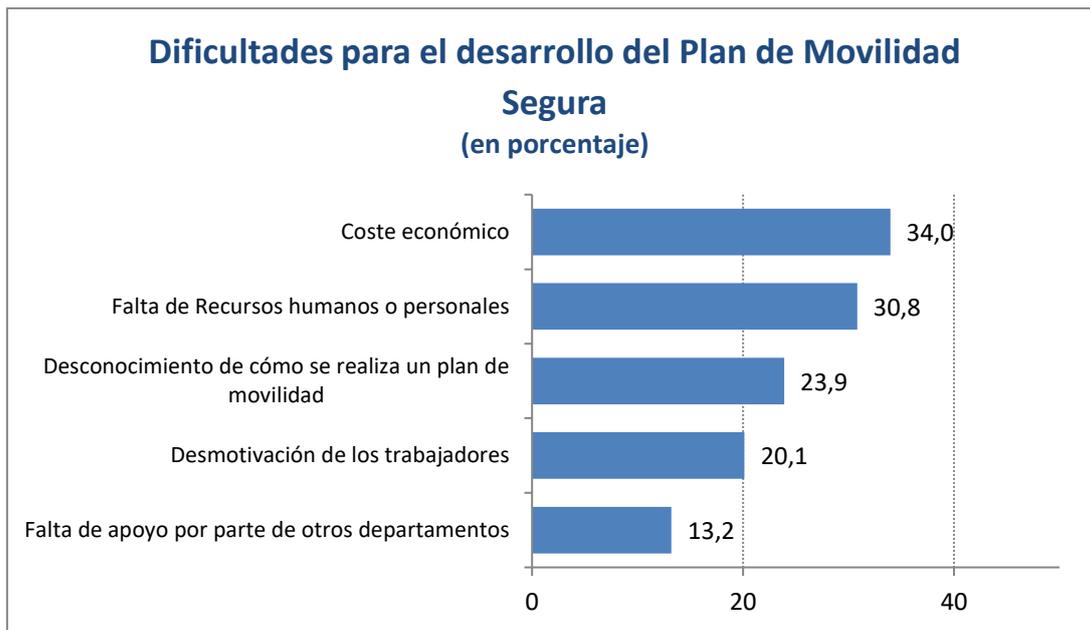


Gráfico 11: Dificultades para el desarrollo del plan de movilidad segura

#### 4.3.5. Beneficios percibidos por las empresas sobre los planes de movilidad segura:

- ayudan a reducir los accidentes de tráfico laborales
- aumentan la sensibilización de los trabajadores en materia de tráfico,
- permiten ahorrar costes derivados de los accidentes,
- facilitan el análisis y la planificación de las acciones de promoción de la seguridad vial
- mejoran la imagen y la reputación de la empresa

## 5. Documentos de referencia y selección de actuaciones

En los últimos años, diversas instituciones públicas y privadas, tanto en España como a nivel internacional, han puesto de manifiesto la relevancia y gravedad de la problemática de los accidentes laborales viales y la necesidad de crear y dar a conocer herramientas y proyectos con el fin de que pueden ayudar y servir de orientación a empresas, administraciones públicas y personas físicas, cuando se introducen en este campo o desean actuar en el ámbito de la seguridad vial laboral.

A priori, hay diferentes instituciones y organismos que trabajan de manera específica la seguridad vial laboral (Dirección general de Tráfico; Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo; Ministerio de Trabajo y Economía Social; European Transport Safety Council; Fundación Mapfre; Secretaria de Estado de Transportes de Gran Bretaña; Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales; etc.) y que han desarrollado distintas herramientas e iniciativas en el campo de la prevención y actuación sobre los accidentes laborales viales, algunas de los cuales, por su especial interés, se describen en las páginas siguientes:

- **Plan tipo de movilidad sostenible y segura en la empresa.**

**Descripción:** Desarrollado conjuntamente por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT, 2020c) y el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y la Inspección de Trabajo.

**Finalidad:** Dirigida a responsables de prevención de riesgos de las empresas y a empresas de servicios de prevención de riesgos laborales, proporciona información a empresas y a trabajadores sobre la gestión de la seguridad vial en el ámbito empresarial, especialmente para reducir los riesgos relacionados con los desplazamientos in itinere y los desplazamientos dentro de la jornada laboral.



**Información**

<http://www.dgt.es/es/la-dgt/centro-de-documentacion/biblioteca/publicaciones-electronicas/publicaciones/2011/plan-tipo-de-seguridad-vial-en-la-empresa.shtml>

- **ISO 39001.**

**Descripción:** La norma ISO 39001 “Sistemas de Gestión para la Seguridad Vial”, sirve para ayudar a las organizaciones a crear un sistema de gestión en seguridad vial para reducir y prevenir, y en última instancia a eliminar los accidentes de tráfico ocasionados en el ámbito laboral.

**Finalidad:** Identificar elementos de buenas prácticas de gestión en seguridad vial, que permitan a las organizaciones alcanzar los resultados deseados. Es una norma internacional de aplicación tanto para entidades públicas como privadas que interactúan con el sistema vial.

- **Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas.**

**Descripción:** Con la firma en marzo de 2011, del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Trabajo e Inmigración (actualmente Ministerio de Empleo y Seguridad Social) y el Ministerio de Interior, se estableció crear una Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas.



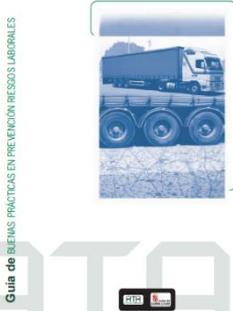
**Finalidad:** Identificar y orientar a las empresas para que gestionen los riesgos a los que están expuestos los trabajadores que utilizan vehículos en sus desplazamientos laborales.

**Información:**

[https://www.mites.gob.es/ITSS/ITSS/ITSS\\_Descargas/Atencion\\_ciudadano/Normativa\\_documentacion/Docum\\_ITSS/GuiaITSS\\_vial.pdf](https://www.mites.gob.es/ITSS/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Normativa_documentacion/Docum_ITSS/GuiaITSS_vial.pdf)

- **Fundación Mapfre. Web Seguridad vial en la empresa**

**Descripción:** En el Área de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre se difunde la seguridad vial en las empresas a través de diferentes campos de Seguridad vial en la empresa: Formación, Actualidad, Proyecto europeo PRAISE y Biblioteca.



**Finalidad:** Ayuda a las empresas a difundir y formar a sus trabajadores en seguridad vial laboral, a través de una herramienta web fácil y accesible.

Información:

<https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/>

- **Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa.**

**Descripción:** El Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales (IAPRL) ha puesto en marcha el Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa, una iniciativa dirigida a mejorar la gestión de la Seguridad Vial Laboral en la red de empresas de Asturias.

**Finalidad:** Promover en distintas dimensiones la seguridad vial en las empresas asturianas, a través de planes de seguridad vial laboral.

**Información:** <https://www.iaprl.org/guia-de-movilidad-segura-en-la-empresa>

- **Buenas prácticas en el transporte**



**Descripción:** Esta guía de la Consejería de Economía y Empleo de la Junta de Castilla y León, trata de extraer las características comunes de los diferentes puestos de trabajo que podemos encontrar en el sector del transporte, para analizar sus riesgos más frecuentes y las principales medidas preventivas.

**Finalidad:** Dotar a los actuales y futuros trabajadores de los conocimientos necesarios, para que la prevención sea desarrollada por ellos desde las mismas empresas de forma continua y estable

**Información:**

<https://trabajoyprevencion.jcyl.es/web/jcyl/TrabajoYPrevencion/es/Plantilla100Detalle/1284383248117/Publicacion/1264672241573/Redaccion>



- **Proyecto Circula**

**Descripción:** promover el desarrollo, la implantación y mantenimiento de Planes de Seguridad Vial acordes con los requisitos de la guía del Proyecto CIRCULA, y creación del distintivo "Seguridad Vial Laboral Cantabria".



**Finalidad:** reconocer públicamente a aquellas empresas y organizaciones ubicadas en Cantabria que participen en el Proyecto CIRCULA, que, yendo más allá del simple cumplimiento formal de las normas, persigan favorecer y mejorar la conciencia de la sociedad cántabra en general, y de las empresas y organizaciones en particular sobre la importancia de la movilidad segura y seguridad vial en el trabajo, mediante la implantación y aplicación de Planes

de Seguridad Vial.

**Información:**

<https://www.icasst.es/documents/6980596/9172822/Orden+Proyecto+Circula.pdf/d2a9b6ee-7194-044e-13b5-a961b50ab6f5?t=1583224371400>

- **Innovabide. Red de empresas comprometidas con la seguridad vial.**

**Descripción:** Iniciativa de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, sobre la *Movilidad Segura y Seguridad Vial en la empresa vasca*, puesta en marcha con la asistencia técnica de la Fundación



Tecnalia Research and Innovation, Euskalit y FESVIAL. La iniciativa proviene del año 2017 en el que se desarrolló el *Marco de Referencia para la Mejora de la Empresa Vasca en la Gestión de la Seguridad Vial*, conforme al Modelo de Gestión Avanzada de Euskalit, con la colaboración de Tecnalia, Fesvial y la propia Euskalit.



**Finalidad:** A través de esta iniciativa se quiere involucrar el mayor número de empresas por la seguridad vial, independientemente del sector al que pertenezcan.

**Información:**

[http://www.innovabide.eus/?page\\_id=11466&lang=es](http://www.innovabide.eus/?page_id=11466&lang=es)

- **El Proyecto: (PRAISE, 2017), Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety on Employees.**

**Descripción:** Cofinanciado por la Comisión Europea y por el secretariado del ETSC, cuenta entre sus participantes con el Consejo de Seguridad Vial Alemán (DVR), el Consejo Suizo para la Prevención de los accidentes de tráfico (BFU) y la Fundación Mapfre.

**Finalidad:** Tiene como principal objetivo potenciar la seguridad vial en el entorno laboral a través de la difusión de mejores prácticas.

**Información:** <https://etsc.eu/projects/praise/>

- **Driving for Better Business.**



**Descripción:** El proyecto está gestionado por RoadSafe y cuenta con la financiación de la Secretaria de Estado de Transportes de Gran Bretaña. Está formado por un foro de partes interesadas, del que participan expertos en

seguridad vial relacionados con el trabajo, grandes líderes empresariales, representantes de la industria del transporte y el Departamento de Transporte y sus organismos.

**Finalidad:** Básicamente tiene como finalidad difundir y promover los grandes beneficios de la seguridad vial en el ámbito laboral.

**Información:** <https://www.drivingforbetterbusiness.com/>

- **La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo**

**Descripción:** Desarrolla campañas e iniciativas relacionadas con la seguridad en el ámbito laboral, lo que incluye la prevención de los accidentes de tráfico. También realiza un conjunto de sugerencias y recomendaciones a la Comisión, entre las que se encuentra la elaboración de una estrategia específica en relación con los accidentes in itinere, pidiendo a los Estados miembros y a la Comisión que fomenten e incentiven la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.



**Finalidad:** Promover buenas prácticas entre las empresas de la Unión Europea.

**Información:** <https://guides.osha.europa.eu/vehicle-safety/>



- **Manual conduce seguro (2014)**

**Descripción:** El Departamento de Transportes de Reino Unido desarrolló un manual de conduce seguro en la empresa y una web referente en los países de habla inglesa.

**Finalidad:** Identificar y ayudar a las empresas en seguridad vial laboral.

**Información:** <http://www.hse.gov.uk/roadsafety/>.

- **Occupational Road Risk Toolkit**

**Descripción:** Programa estructurado de aprendizaje electrónico en el que los administradores de flotas, conductores y motociclistas pueden recibir contenido a medida.

**Finalidad:** Esta plataforma contiene recursos y módulos de aprendizaje electrónico gratuitos para diferentes partes interesadas para ayudar a gestionar el riesgo en numerosos desafíos de seguridad vial. Con esta innovadora herramienta, el BERD quiere mejorar la calidad de la gestión y la flota de vehículos, así como la forma en que se utilizan las redes de carreteras.

**Información:** <https://roadrisktoolkit.com/es/>

**Tabla resumen de las herramientas:**

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	FINALIDAD	INFORMACIÓN
Plan tipo de seguridad vial en la empresa	Desarrollado conjuntamente por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT, 2011c) y el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.	Dirigida a responsables de prevención de riesgos de las empresas y a empresas de servicios de prevención de riesgos laborales, proporciona información a empresas y a trabajadores sobre la gestión de la seguridad vial en el ámbito empresarial.	<a href="http://www.dgt.es/es/la-dgt/centro-de-documentacion/biblioteca/publicaciones-electronicas/publicaciones/2011/plan-tipo-de-seguridad-vial-en-la-empresa.shtml">http://www.dgt.es/es/la-dgt/centro-de-documentacion/biblioteca/publicaciones-electronicas/publicaciones/2011/plan-tipo-de-seguridad-vial-en-la-empresa.shtml</a>
ISO 39001	La norma ISO 39001 "Sistemas de Gestión para la Seguridad Vial", sirve para ayudar a las organizaciones a crear un sistema de gestión en seguridad vial para reducir y prevenir, y en última instancia a eliminar los accidentes de tráfico ocasionados en el ámbito laboral	Identificar elementos de buenas prácticas de gestión en seguridad vial, que permitan a las organizaciones alcanzar los resultados deseados. Es una norma internacional de aplicación tanto para entidades públicas como privadas que interactúan con el sistema vial.	
Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas.	Con la firma en marzo de 2011, del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Trabajo e Inmigración (actualmente Ministerio de Empleo y Seguridad Social) y el Ministerio de Interior, se estableció crear una Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas.	Identificar y orientar a las empresas para que gestionen los riesgos a los que están expuestos los trabajadores que utilizan vehículos en sus desplazamientos laborales.	<a href="https://cutt.ly/vhbjOld">https://cutt.ly/vhbjOld</a>
Fundación Mapfre. Web Seguridad vial en la empresa	La Fundación Mapfre difunde la seguridad vial en las empresas a través de diferentes campos de Seguridad vial en la empresa: Formación, Actualidad, Proyecto europeo PRAISE y Biblioteca.	Ayuda a las empresas a difundir y formar a sus trabajadores en seguridad vial laboral, a través de una herramienta web fácil y accesible.	<a href="https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/">https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/</a>
Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa	El Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales (IAPRL) ha puesto en marcha el Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa, una iniciativa dirigida a mejorar la gestión de la Seguridad Vial Laboral en la red de empresas de Asturias.	Promover en distintas dimensiones la seguridad vial en las empresas asturianas, a través de planes de seguridad vial laboral.	<a href="https://www.iaprl.org/guia-de-movilidad-segura-en-la-empresa">https://www.iaprl.org/guia-de-movilidad-segura-en-la-empresa</a>
Buenas prácticas en el transporte	Esta guía de la Consejería de Economía y Empleo de la Junta de Castilla y León, trata de extraer las características comunes de los diferentes puestos de trabajo que podemos encontrar en el sector del transporte, para analizar sus riesgos más frecuentes y las principales medidas preventivas.	Dotar a los actuales y futuros trabajadores de los conocimientos necesarios, para que la prevención sea desarrollada por ellos desde las mismas empresas de forma continua y estable	<a href="https://trabajoyprevencion.jcyl.es/web/jcyl/TrabajoYPrevencion/es/Plantilla100Detalle/1284383248117/Publicacion/1264672241573/Redaccion">https://trabajoyprevencion.jcyl.es/web/jcyl/TrabajoYPrevencion/es/Plantilla100Detalle/1284383248117/Publicacion/1264672241573/Redaccion</a>

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	FINALIDAD	INFORMACIÓN
Proyecto Circula	Promover el desarrollo, la implantación y mantenimiento de Planes de Seguridad Vial acordes con los requisitos de la guía del Proyecto CIRCULA, y creación del distintivo "Seguridad Vial Laboral Cantabria".	Reconocer públicamente a aquellas empresas y organizaciones ubicadas en Cantabria que participen en el Proyecto CIRCULA.	<a href="https://www.icasst.es/documentos/6980596/9172822/Orden+Proyecto+Circula.pdf/d2a9b6ee-7194-044e-13b5-a961b50ab6f5?t=1583224371400">https://www.icasst.es/documentos/6980596/9172822/Orden+Proyecto+Circula.pdf/d2a9b6ee-7194-044e-13b5-a961b50ab6f5?t=1583224371400</a>
Innovabide. Red de empresas comprometidas con la seguridad vial.	Iniciativa de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, sobre la <i>Movilidad Segura y Seguridad Vial en la empresa vasca</i> , puesta en marcha con la asistencia técnica de la Fundación Tecnalia Research and Innovation, Euskalit y FESVIAL. La iniciativa proviene del desarrollo del <i>Marco de Referencia para la Mejora de la Empresa Vasca en la Gestión de la Seguridad Vial</i> , conforme al Modelo de Gestión Avanzada de Euskalit), con la colaboración de Tecnalia, Fesvial y la propia Euskalit.	A través de esta iniciativa se quiere involucrar el mayor número de empresas por la seguridad vial, independientemente del sector al que pertenezcan.	<a href="http://www.innovabide.eus/?page_id=11466&amp;lang=es">http://www.innovabide.eus/?page_id=11466&amp;lang=es</a>
PRAISE, 2017, Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety on Employees.	Cofinanciado por la Comisión Europea y por el secretariado del ETSC, entre sus participantes está el Consejo de Seguridad Vial Alemán (DVR), el Consejo Suizo para la Prevención de los accidentes de tráfico (BFU) y la Fundación Mapfre.	Potenciar la seguridad vial en el entorno laboral a través de la difusión de mejores prácticas.	<a href="https://etsc.eu/projects/praise/">https://etsc.eu/projects/praise/</a>
Driving for Better Business	Proyecto gestionado por RoadSafe y financiado por la Secretaria de Estado de Transportes de Gran Bretaña. Está formado por un foro de partes interesadas, con expertos en seguridad vial laboral, grandes líderes empresariales, representantes de la industria del transporte y el Departamento de Transporte y sus organismos.	Difundir y promover los grandes beneficios de la seguridad vial en el ámbito laboral.	<a href="https://www.drivingforbetterbusiness.com/">https://www.drivingforbetterbusiness.com/</a>
Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, portal web: Vesafe	Desarrolla campañas e iniciativas relacionadas con la seguridad en el ámbito laboral, lo que incluye la prevención de los accidentes de tráfico. También realiza sugerencias y recomendaciones a la Comisión, como la elaboración de una estrategia específica sobre los accidentes in itinere, pidiendo a los Estados miembros y a la Comisión que fomenten e incentiven la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	Promover buenas prácticas entre las empresas de la Unión Europea.	<a href="https://eguides.osha.europa.eu/vehicle-safety/">https://eguides.osha.europa.eu/vehicle-safety/</a>
Manual conduce seguro (2014) y web	El Departamento de Transportes de Reino Unido desarrolló un manual de conduce seguro en la empresa y una web referente en los países de habla inglesa.	Identificar y ayudar a las empresas en seguridad vial laboral	<a href="http://www.hse.gov.uk/roadsafety/">http://www.hse.gov.uk/roadsafety/</a>
Occupational Road Risk Toolkit	Programa estructurado de aprendizaje electrónico en el que los administradores de flotas, conductores y motociclistas pueden recibir contenido a medida.	Esta plataforma contiene recursos y módulos de aprendizaje electrónico gratuitos. Con esta innovadora herramienta, el BERD quiere mejorar la calidad de la gestión y la flota de vehículos, así como	<a href="https://roadrisktoolkit.com/es/">https://roadrisktoolkit.com/es/</a>

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	FINALIDAD	INFORMACIÓN
		la forma en que se utilizan las redes de carreteras.	

## 6. Ayudas a los planes de seguridad vial y movilidad

### Exención del IRPF a los trabajadores por cantidades satisfechas por las empresas para el transporte colectivo.

«Cheque transporte» El Real Decreto 6/2010, en su artículo 17, establece la exención en el Impuesto sobre la renta de las Personas Físicas (IRPF) de las remuneraciones, percibidas en especie o mediante fórmulas indirectas de pago, correspondientes a cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros, con el fin de favorecer el desplazamiento sostenible de los trabajadores. El Real Decreto 1788/2010 establece los requisitos que debe cumplir la entrega a los empleados de «cheques transporte», es decir, tarjetas u otros medios electrónicos de pago que puedan considerarse fórmulas indirectas de pago y de esta forma queden exentas de impuestos.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-5879>

### Bonificaciones en impuestos locales.

Impuesto sobre actividades económicas (IAE) e impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM) El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, faculta a los ayuntamientos a aplicar, en sus ordenanzas fiscales, una bonificación de hasta el 50% en la cuota correspondiente al impuesto de actividades económicas a los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el colectivo o el compartido. La misma norma permite una bonificación hasta del 75% en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en función de la clase de carburante que consuma el vehículo y de las características técnicas de su motor y su incidencia en el medio ambiente.

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-4214>

### Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE).

Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética. El Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte abarcó tres medidas: promoción de planes de transporte sostenible al centro de trabajo, gestión de flotas de transporte por carretera y cursos de conducción eficiente. En el programa de ayudas para 2017, la medida 1, «Planes de transporte sostenible al centro de trabajo (PTT)», se centraba en actuaciones con una inversión mínima de 15.000 € y otorgaba ayudas máximas de hasta un 30% del coste elegible y un máximo de 200.000 € para las actuaciones que generasen un ahorro mínimo de un 5% respecto a la situación de partida. No se contemplaban ayudas que solo se destinaran al estudio

del PTT, sino que debían incluir la ejecución de alguna medida que generase, al menos, el ahorro energético señalado.

<https://www.idae.es/tecnologias/eficiencia-energetica/plan-nacional-de-accion-de-eficiencia-energetica-2017-2020>

### **Planes de incentivo a la adquisición de vehículos eléctricos e infraestructura de recarga**

Una iniciativa del Gobierno español para impulsar una movilidad más respetuosa con el medio ambiente fue el Plan Movalt, que contemplaba ayudas por importe de 20 millones de euros para la compra de vehículos (Plan Movalt Vehículos), y 20 millones para la implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos (Plan Movalt Infraestructura). El programa buscaba potenciar una serie de energías en el sector del transporte: electricidad, hidrógeno, biocombustible, GLP, GNC y GNL, así como desplegar infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico. Las características tecnológicas de cada energía eran tenidas en cuenta a la hora de determinar la priorización estratégica en la introducción de los vehículos.

<https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y-vehiculos/convocatorias-cerradas/plan-movalt-vehiculos>

### **Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES)**

Contempla 4 actuaciones subvencionables, una de las cuales (actuación núm. 4) prevé ayudas para la implantación de medidas contenidas en planes de trabajo en empresas. Es un programa descentralizado cuyas convocatorias las realizarán las CC.AA. en sus respectivos ámbitos de actuación. Se establece un límite de 200.000€ para la ayuda máxima que un mismo beneficiario puede percibir dentro de la convocatoria de una determinada Comunidad Autónoma. Las ayudas serán por un importe del 50% del coste elegible. El IDAE realizará las tareas de coordinación y seguimiento del programa.

<https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y-vehiculos/plan-moves-ii>

## **7. Legislación y seguridad vial laboral**

La seguridad vial laboral está relacionada con la salud de las personas trabajadoras, lo que se denomina salud laboral, así como con la seguridad vial y la movilidad. Ambas disciplinas buscan controlar los accidentes y enfermedades mediante la reducción de las condiciones de riesgo.

En las empresas, el empleador (la persona que contrata) es responsable de aplicar las medidas necesarias para prevenir los accidentes laborales, incluidos los accidentes viales.

En el marco jurídico hay que tener en cuenta la directiva marco relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo de la UE (1989), además del concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral (BOE, 1994), así como el artículo 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre. Estas referencias son imprescindibles en el marco jurídico de la seguridad vial laboral, como comienzo y base de la seguridad vial laboral.

En conformidad del artículo 156 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, el accidente de tráfico laboral se considera un tipo de accidente de trabajo.

Este artículo establece que “se entiende por accidente de trabajo toda lesión *corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena*”. En este mismo artículo el apartado 2ª menciona que “*Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*”.

Esto significa que el empleador en su labor de cuidar la seguridad de sus trabajadores, también debe considerar los desplazamientos laborales que realicen.

También hay que señalar las diferentes leyes y conceptos relacionados con la seguridad vial laboral, sobre todo la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (BOE,1995). La Ley 31/1995 (BOE, 1995), de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, supuso un importante impulso para la prevención de los riesgos laborales, situando a España en unos parámetros homologables y en muchos casos superiores al resto de países europeos en materia de prevención de riesgos laborales. Transcurridos varios años desde la entrada en vigor de esta ley, se acordó en la II Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020 (Ministerio de Empleo y Seguridad Social, 2015), el establecer una serie de objetivos y líneas de actuación que debían orientar y dirigir las políticas preventivas a implantar durante este periodo. Esta estrategia proponía a los poderes públicos prestar especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud en el trabajo, así como a los riesgos asociados a la movilidad, con su especial incidencia en los accidentes in itinere y en misión.

La Ley 31/1995 (BOE, 1995), de 8 de noviembre establece tres tipos de accidente de tráfico laboral:

**Accidente in itinere.** Es aquel que sufre el trabajador debido al tráfico, al ir al trabajo o al volver de éste. No existe una limitación horaria (BOE, 1994, art. 115.2d.). 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.

El concepto de accidente de trabajo in itinere en España ha sido objeto de una larga elaboración por la jurisprudencia, que exige como requisitos ineludibles: que el camino de ida y regreso al trabajo carezca de interrupción voluntaria y se lleve a cabo siempre por el itinerario usual; y la necesidad de que concurra el elemento teleológico, es decir, que el accidente se produzca con ocasión o por consecuencia del trabajo. Se establece además un principio claramente restrictivo en orden a la consideración del accidente de trabajo in itinere, quedando sentado el criterio de que la lesión o el daño producido en el camino al trabajo ha de tener por causa a este último o ha de producirse en consideración al mismo.

**Accidente de conductores profesionales.** Aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, en el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes. 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, etc. La definición de lo que debe entenderse por conductor profesional está descrita en el BOE (2009).

**Accidente “en-misión”.** Aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de su empresa, en horario de trabajo. La noción de accidente en misión ha sido una figura de creación jurídica como una modalidad específica de accidente de trabajo, al haber causalidad directa en el accidente por estar en misión o en desplazamiento durante la jornada laboral es un accidente laboral, en la que se amplía la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador desplazado, en consideración a la prestación de sus servicios, aparece sometido a las decisiones de la empresa.