



## Protocolo de empresa ante el accidente In Itinere

Álvaro López Aenlle

Octubre de 2014:

## ACCIDENTE IN ITINERE

De conformidad con el artículo 115 del TRLGSS se consideran **accidentes de trabajo in itinere** "los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo". Es constante y reiterada la jurisprudencia del Tribunal Supremo, entre otras 10-12-2009, 29-3-2007, 19-1-2005 y 20-9-2005, que afirma que la **idea básica** que subyace en la construcción jurisprudencial del accidente in itinere es que solo puede calificarse como tal aquel que se produce porque **el desplazamiento** viene impuesto por la **obligación de acudir al trabajo**.

Por tal razón, "la **noción de accidente in itinere se construye a partir de dos términos, el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador y de la conexión entre ellos a través del trayecto**"

En esa línea, se establece que "lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo"(SSTS de 29-9- 97 y 28-2-2001.

**La Jurisprudencia** asume un papel muy relevante en la fijación de las fronteras del propio concepto de "accidente in itinere".

STS 01-07-1954 primera que lo denomina In Itinere. **Desplazamiento como necesario para el trabajo. Sin trabajo no hay desplazamiento, y sin desplazamiento no hay accidente.**

No Faltan voces que sostienen que el accidente in itinere debería ser expulsado del círculo de riesgo o de seguridad controlado por el empresario.

### Definición de accidente de trabajo

La Ley General de Seguridad Social define en su artículo 115 el **accidente de trabajo como toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.**

Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

- a) Los que sufra el trabajador **al ir o al volver del lugar de trabajo.**
- b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de **cargos electivos de carácter sindical**, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos.
- c) Los ocurridos con ocasión o **por consecuencia de las tareas** que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en **cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.**
- d) Los acaecidos en **actos de salvamento** y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo.
- e) **Las enfermedades**, no incluidas en el artículo 116 (define el concepto de enfermedad profesional), que **contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo**, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo.
- f) **Las enfermedades** o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se **agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.**
- g) Las consecuencias del accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente mismo o tengan su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación .

**Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo.**

En el caso de los **trabajadores del régimen especial de trabajadores autónomos** se define como el accidente de trabajo ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de dicho régimen.

## ACCIDENTE IN MISIÓN.

El accidente «en misión» es un accidente de trabajo que **ocurre en un viaje de servicio durante el trayecto que el trabajador debe cubrir por motivos profesionales**, o mientras se cumple una misión o actividad comprendida dentro del ámbito del trabajo (STS 11-1-1996). Por tanto, no es un accidente in itinere, ya que no se cumplen los requisitos básicos de este último. Se trata de una modalidad más de accidente laboral que puede sufrir el trabajador en el desarrollo de las funciones encomendadas, y que **no tienen por qué sufrir solamente los transportistas sino todos aquellos trabajadores, incluso los de oficina, que tienen que desplazarse en vehículo dentro de la jornada laboral para cumplir una orden o instrucción específica del empresario**. El Tribunal Supremo, entre otras la sentencia de 22 de julio de 2010, señala que se trata de una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que se produce un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa.

La misión integra así dos elementos conectados ambos con la prestación de servicios del trabajador:

- 1.º) el desplazamiento para cumplir la misión y**
- 2.º) la realización del trabajo en que consiste la misión.**

## Elementos y requisitos del accidente IN ITINERE

Los **elementos básicos** que configuran la noción de accidente de trabajo *in itinere* son tres:

- Lugar de trabajo
- Domicilio del trabajador
- Trayecto a seguir

A partir de esos elementos, se genera una gran casuística que ha intentado ser ordenada por la doctrina y la jurisprudencia, sintetizando los requisitos que deben concurrir simultáneamente para que un accidente sea considerado de trabajo *in itinere* . Cuatro son los **requisitos: de finalidad, cronológico, topográfico y mecánico.**

## REQUISITOS

### 1. Requisito de finalidad

**El desplazamiento del trabajador debe estar motivado única y exclusivamente por el trabajo**, es decir, su causa ha de ser la iniciación o finalización del trabajo, y no por un motivo privado o personal. Se trata de demostrar la existencia de conexión o nexo causal entre la lesión corporal sufrida y el trabajo. No existirá cuando la finalidad o motivo del desplazamiento sea gestionar asuntos privados.

### 2. Requisito cronológico

El accidente ha de ocurrir en un tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada o salida del trabajo, si bien debe interpretarse de forma flexible en función de cada caso concreto.

### 3. Requisito geográfico (topográfico)

Este requisito se compone de dos elementos, los cuales deben concurrir necesariamente:

- a) El accidente ha de ocurrir en el camino de ida o vuelta entre el domicilio del trabajador y su lugar de trabajo.
- b) Ese camino o trayecto de ida o vuelta debe ser el adecuado, es decir, el normal o habitualmente utilizado por el trabajador.

### 4. Requisito de idoneidad del medio (mecánico)

El medio de transporte utilizado cuando tiene lugar el accidente debe ser adecuado y racional para salvar la distancia, entendiéndose como adecuado el normal o habitual cuyo uso no entrañe riesgo grave e inminente.

### **Recorridos habituales. Interrupciones durante el trayecto.**

Si bien la jurisprudencia es flexible en algunos aspectos, por ejemplo cuando admite la posible existencia de un doble domicilio (uno para días laborales y otro familiar para fin de semana, o incluso en temporadas de verano), no lo es tanto en cuando a los recorridos habituales.

No se aplica accidente laboral en los accidentes ocurridos en **lugares lejanos a los caminos normales para ir al centro de trabajo** o de éste al domicilio, ni cuando se utiliza ese camino normal pero en momentos o por razones totalmente ajenas a la relación laboral.

No habrá relación entre el accidente y el trabajo cuando el trabajador se haya **desviado del recorrido de ida y vuelta. No se asumen interrupciones en ese camino más que las debidamente justificadas**, lo cual plantea el problema de la justa causa, o las que tengan una duración breve. Por ello no se tendrán en cuenta como regla general **las paradas o interrupciones que se efectúen para desplegar una actividad en interés propio del trabajador, salvo determinadas excepciones.**

Tampoco impide la calificación de accidente in itinere laboral el hecho de que el trabajador durante el trayecto haya tenido interrupciones «**siempre y cuando la conducta del trabajador responda a los patrones usuales de comportamiento del común de las gentes.**» (STS 21-5-8).

**Sí se admiten: (STS 16-12-71; 30-10-73 y 28-12-73) y (STCT 4-11-86)**

1. Parada de 30 minutos en el bar para refrescar.
2. La dedicada para ir al aseo.
3. La parada poco más de una hora para comer
4. La parada en un bar relacionada con la actividad profesional.
5. El sufrido bajando las escaleras del propio domicilio, para acudir al trabajo
6. El ocurrido en la parcela del trabajador, después de salir de la vivienda que habita para dirigirse al centro de trabajo. El riesgo comienza en la puerta de casa, en la del piso, no en la calle.
- 7- La visita al hijo hospitalizado que le cogía de paso.
- 8- In Itinere pueden ser los accidentes cardiacos.

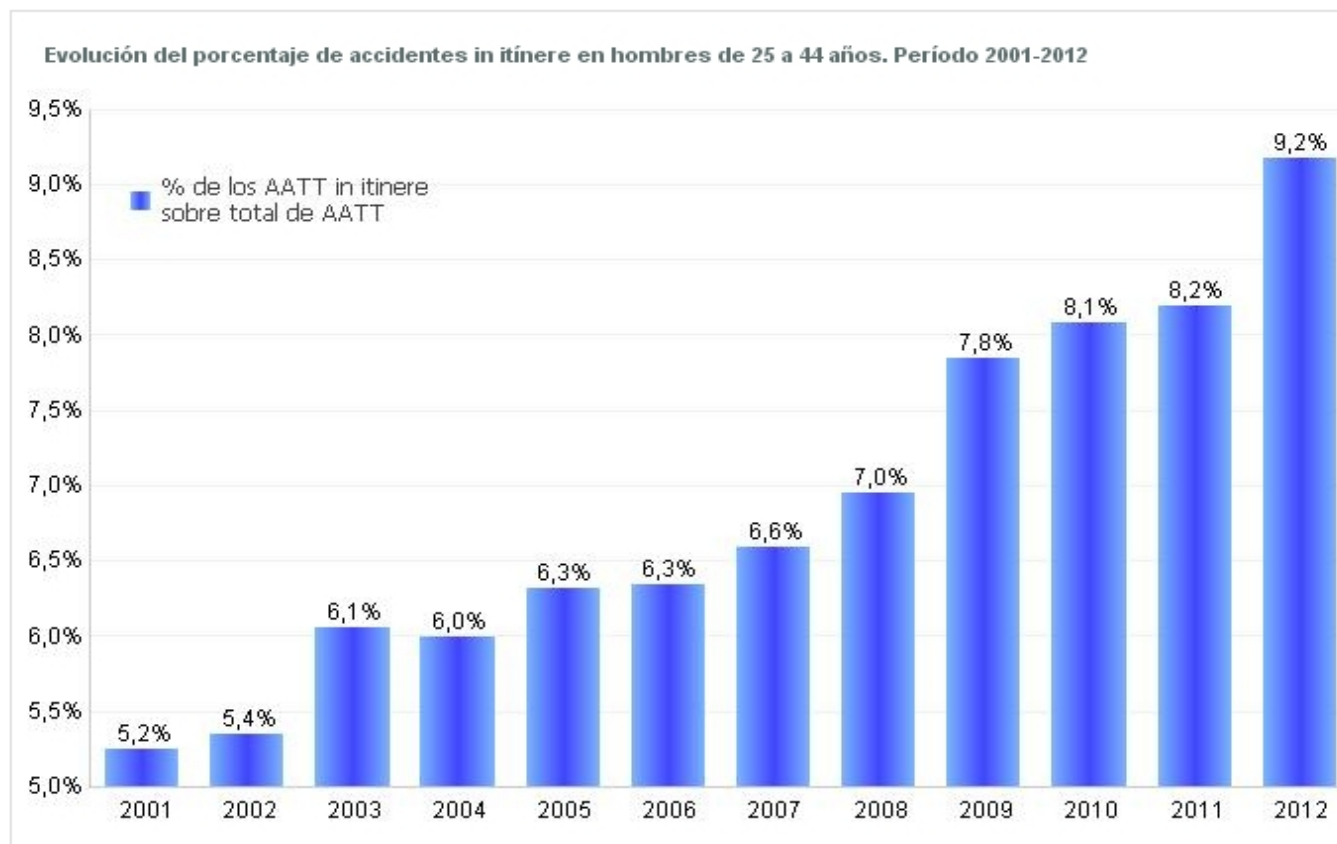
### No se admiten:

1. Fallecimiento en un caserío deshabitado a donde se trasladó voluntariamente y que se encontraba ubicado fuera del camino normal de ir o volver de su casa al trabajo. (TS 10-2-86).
2. No es accidente laboral el sobrevenido cuando el trabajador, terminada la jornada del viernes y como solía hacer todas las semanas, se dirige a casa de su abuela, domiciliada en localidad diversa a la de su residencia y sede de la empresa. (STS 17 diciembre 1997)
3. No es accidente *in itinere* el acaecido yendo al trabajo desde la casa (domicilio de un familiar, de la novia) donde se había pernoctado excepcionalmente (STS 20 septiembre 2005).
4. No es accidente laboral el accidente de tráfico sufrido por el trabajador cuando se dirigía a su puesto de trabajo después de visitar a sus padres, accidente que ocurre a gran distancia del centro de trabajo y en un trayecto que no es el habitual para incorporarse al mismo (STS 19 enero 2005).

**STS 26-12-2013. Trabajador que de forma recurrente se desplaza los fines de semana 350 kilómetros para volver a su domicilio familiar, sufriendo un accidente de tráfico en el trayecto de vuelta el domingo a las 21:15 horas, siendo su hora de entrada las 8:00 horas del día siguiente.**

El trabajador accidentado, operador de maquinaria de obra y trabajaba en la construcción de un tramo de autovía en Almazán, Soria, pasaba los fines de semana en su domicilio familiar de León pero residía entre semana en Soria donde desarrollaba su actividad laboral durante la semana. Cómo debía estar en su puesto de trabajo a las 08:00 del lunes, prefería salir los domingos por la tarde de su casa familiar para llegar a dormir a Almazán y estar descansado el lunes.

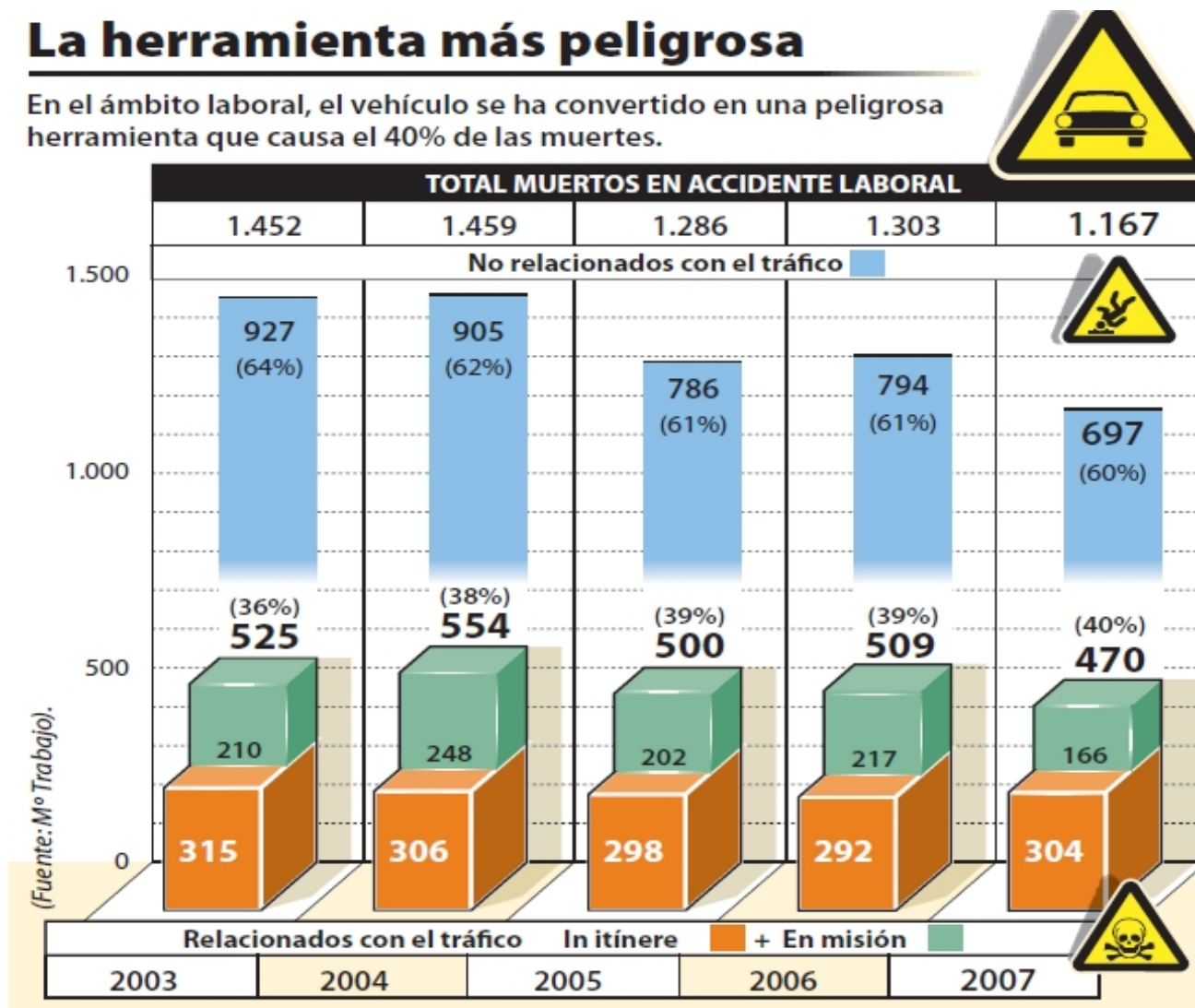
El afectado sufrió un accidente de tráfico uno de los domingos que regresaba al cruzarse un animal en la carretera y la gravedad de las lesiones desembocó en una incapacidad permanente total. El trabajador reclamó que fuera considerado accidente laboral pero la mutua denegó su solicitud alegando que la finalidad del viaje no era laboral y que el accidente se había producido un domingo a más de cien kilómetros del centro de trabajo. La sala concluye que en el caso concreto se dan todos los requisitos para considerar los hechos como accidente in itinere porque **"la finalidad del viaje estaba determinada por el trabajo" y viajar a esa hora y ese día "era una opción adecuada para, después del descanso, poder incorporarse al día siguiente al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el rendimiento laboral"**.

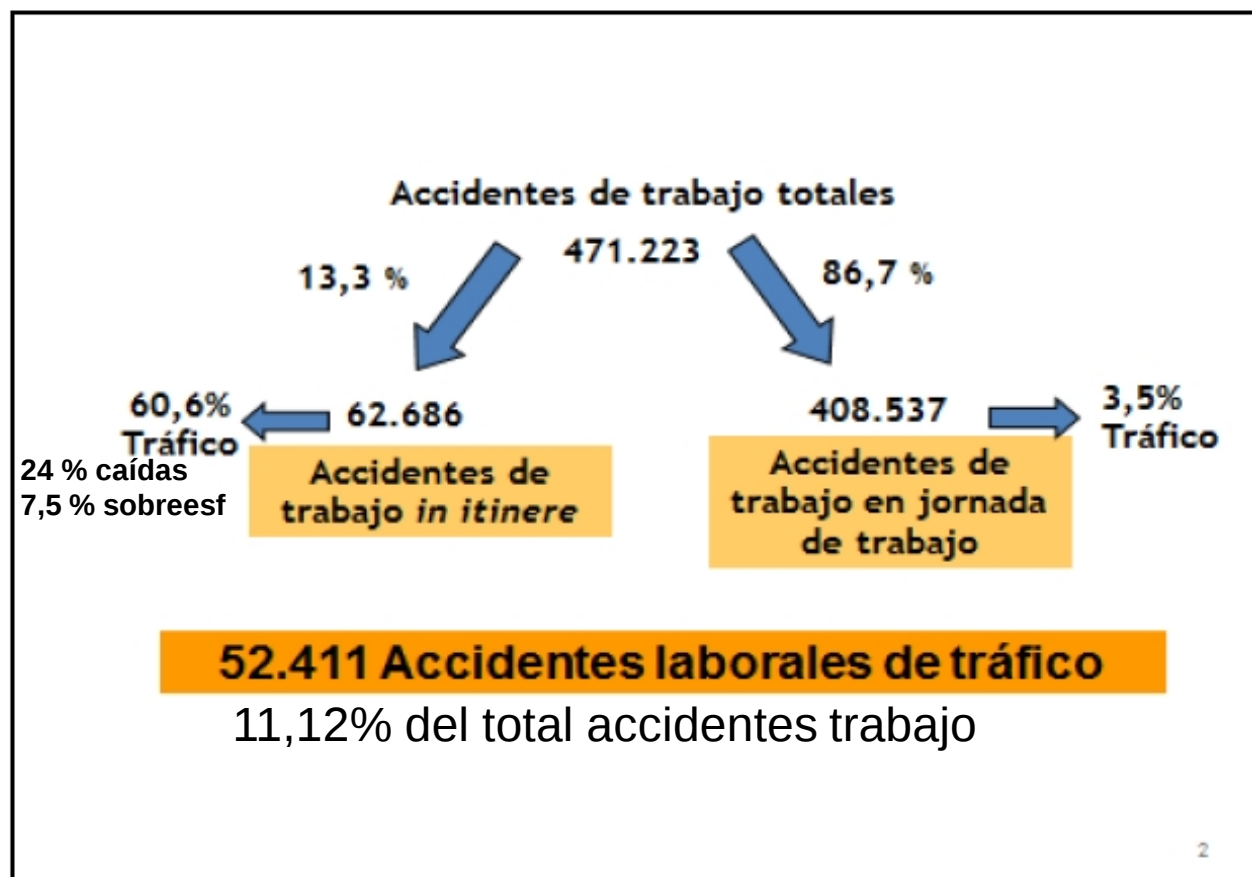


Fuente: Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo. INSHT.

## La herramienta más peligrosa

En el ámbito laboral, el vehículo se ha convertido en una peligrosa herramienta que causa el 40% de las muertes.





Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT

### Distribución ALT totales por tipo de accidente

| <b>Accidente de tráfico</b> |                               | <b>Número</b> | <b>Porcentaje</b> |
|-----------------------------|-------------------------------|---------------|-------------------|
| En jornada                  | En centro habitual            | 2008          | 3,8               |
|                             | En desplazamiento (en misión) | 12161         | 23,2              |
|                             | En otro centro                | 232           | 0,4               |
|                             | Total en jornada              | 14401         | 27,5              |
| In itinere                  | Al ir o volver del trabajo    | 38010         | 72,5              |
| Total                       |                               | 52411         | 100,0             |

38010/365      104,14 Accidentes II al día

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT

Distribución ALT totales según gravedad



|                             |           | Leves  |        | Graves |        | Mortales |        | Total  |        |
|-----------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|--------|
|                             |           | Nº     | %      | Nº     | %      | Nº       | %      | Nº     | %      |
| <b>Accidente de tráfico</b> | <b>Sí</b> | 51152  | 11,0%  | 1079   | 22,7%  | 180      | 31,9%  | 52411  | 11,0%  |
|                             | <b>No</b> | 414745 | 89,0%  | 3683   | 77,3%  | 384      | 68,1%  | 418812 | 88,9%  |
| <b>Total</b>                |           | 465897 | 100,0% | 4762   | 100,0% | 564      | 100,0% | 471223 | 100,0% |

180/564    31,91 % ACC. MORTALES TRAFICO.

Mortales IN ITINERE 2012 = 112

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT

| Edad                   | ALT en<br>jornada | %             | ALT In<br>itínere | %             | ALT Total     | %             |
|------------------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| De 16 a 19 años        | 211               | 1,5%          | 400               | 1,1%          | 611           | 1,2%          |
| De 20 a 24 años        | 1.487             | 10,3%         | 3.622             | 9,5%          | 5.109         | 9,7%          |
| De 25 a 29 años        | 2.006             | 13,9%         | 6.573             | 17,3%         | 8.579         | 16,4%         |
| <b>De 30 a 34 años</b> | <b>2.652</b>      | <b>18,4%</b>  | <b>7.537</b>      | <b>19,8%</b>  | <b>10.189</b> | <b>19,4%</b>  |
| <b>De 35 a 39 años</b> | <b>2.618</b>      | <b>18,2%</b>  | <b>6.433</b>      | <b>16,9%</b>  | <b>9.051</b>  | <b>17,3%</b>  |
| De 40 a 44 años        | 1.938             | 13,5%         | 4.703             | 12,4%         | 6.641         | 12,7%         |
| De 45 a 49 años        | 1.507             | 10,5%         | 3.703             | 9,7%          | 5.210         | 9,9%          |
| De 50 a 54 años        | 1.040             | 7,2%          | 2.773             | 7,3%          | 3.813         | 7,3%          |
| De 55 a 59 años        | 628               | 4,4%          | 1.575             | 4,1%          | 2.203         | 4,2%          |
| De 60 a más años       | 314               | 2,2%          | 691               | 1,8%          | 1.005         | 1,9%          |
| <b>Total</b>           | <b>14.401</b>     | <b>100,0%</b> | <b>38.010</b>     | <b>100,0%</b> | <b>52.411</b> | <b>100,0%</b> |

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT

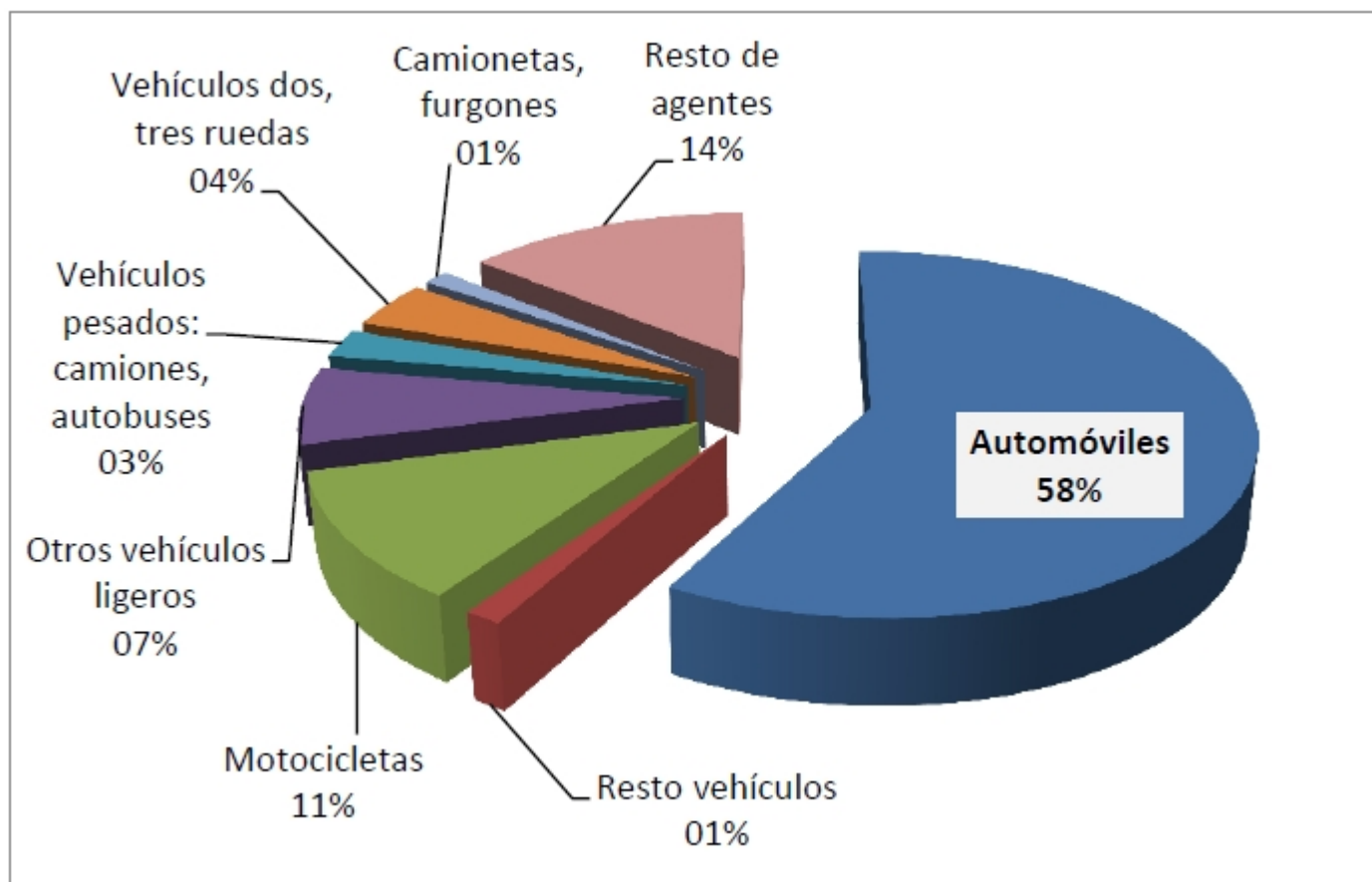
| ALT   | ALT en<br>jornada | %     | ALT in<br>itinere | %     | ALT total | %     |
|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|-----------|-------|
| Varón | 11.390            | 79,1  | 19.035            | 50,1  | 30.425    | 58,1  |
| Mujer | 3.011             | 20,9  | 18.975            | 49,9  | 21.986    | 41,9  |
| Total | 14.401            | 100,0 | 38.010            | 100,0 | 52.411    | 100,0 |



Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT

| ALT   | Actividad      | ALT en jornada | %           | ALT in itinere | %           | ALT total | %     |
|-------|----------------|----------------|-------------|----------------|-------------|-----------|-------|
| Varón | Conducir       | 9.468          | <b>83,1</b> | 16.099         | <b>84,6</b> | 25.567    | 84,0  |
|       | Ser pasajero   | 871            | 7,6         | 1.243          | 6,5         | 2.114     | 6,9   |
|       | Otra actividad | 1051           | 9,2         | 1.693          | 8,9         | 2.744     | 9,0   |
|       | Total          | 11.390         | 100,0       | 19.035         | 100,0       | 30.425    | 100,0 |
| Mujer | Conducir       | 2.224          | 73,9        | 15.126         | 79,7        | 17.350    | 78,9  |
|       | Ser pasajero   | 319            | <b>10,6</b> | 1.689          | <b>8,9</b>  | 2.008     | 9,1   |
|       | Otra actividad | 468            | <b>15,5</b> | 2.160          | <b>11,4</b> | 2.628     | 12,0  |
|       | Total          | 3.011          | 100,0       | 18.975         | 100,0       | 21.986    | 100,0 |

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT



Distribución Agentes materiales. IN ITINERE.

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT

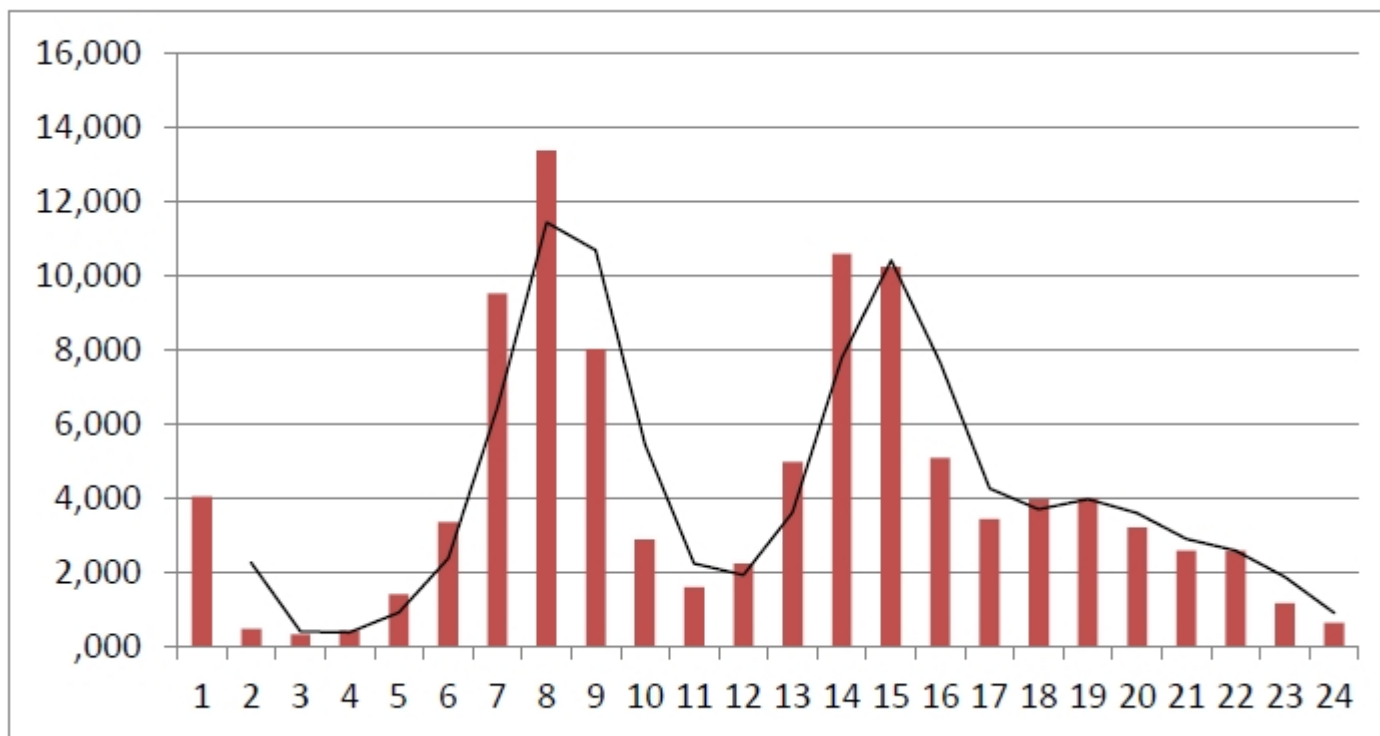
| Sector       | ALT en<br>jornada | %      | ALT in<br>itínere | %      | ALT Total | %      |
|--------------|-------------------|--------|-------------------|--------|-----------|--------|
| Agrario      | 192               | 1,3%   | 874               | 2,3%   | 1.066     | 2,0%   |
| Industria    | 1.145             | 8,0%   | 4.563             | 12,0%  | 5.708     | 10,9%  |
| Construcción | 1.111             | 7,7%   | 2.061             | 5,4%   | 3.172     | 6,1%   |
| Servicios    | 11.953            | 83,0%  | 30.512            | 80,3%  | 42.465    | 81,0%  |
| Total        | 14.401            | 100,0% | 38.010            | 100,0% | 52.411    | 100,0% |

Distribución Sectores.

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT

| Día de la semana del accidente | ALT en jornada | %           | ALT in itinere | %           | ALT total | %           |
|--------------------------------|----------------|-------------|----------------|-------------|-----------|-------------|
| Lunes                          | 2.694          | <b>18,7</b> | 7.236          | <b>19,0</b> | 9.930     | <b>18,6</b> |
| Martes                         | 2.539          | 17,6        | 6.789          | 17,7        | 9.328     | 17,8        |
| Miércoles                      | 2.594          | 18,0        | 6.904          | 18,2        | 9.498     | 18,1        |
| Jueves                         | 2.526          | 17,5        | 6.694          | 17,6        | 9.220     | 17,6        |
| Viernes                        | 2.423          | 16,8        | 6.571          | 17,3        | 8.994     | 17,2        |
| Sábado                         | 917            | 6,4         | 2.403          | 6,3         | 3.320     | 6,3         |
| Domingo                        | 708            | 4,9         | 1.413          | 3,7         | 2.121     | 4,0         |
| Total                          | 14.401         | 100,0       | 38.010         | 100,0       | 52.411    | 100,0       |

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT



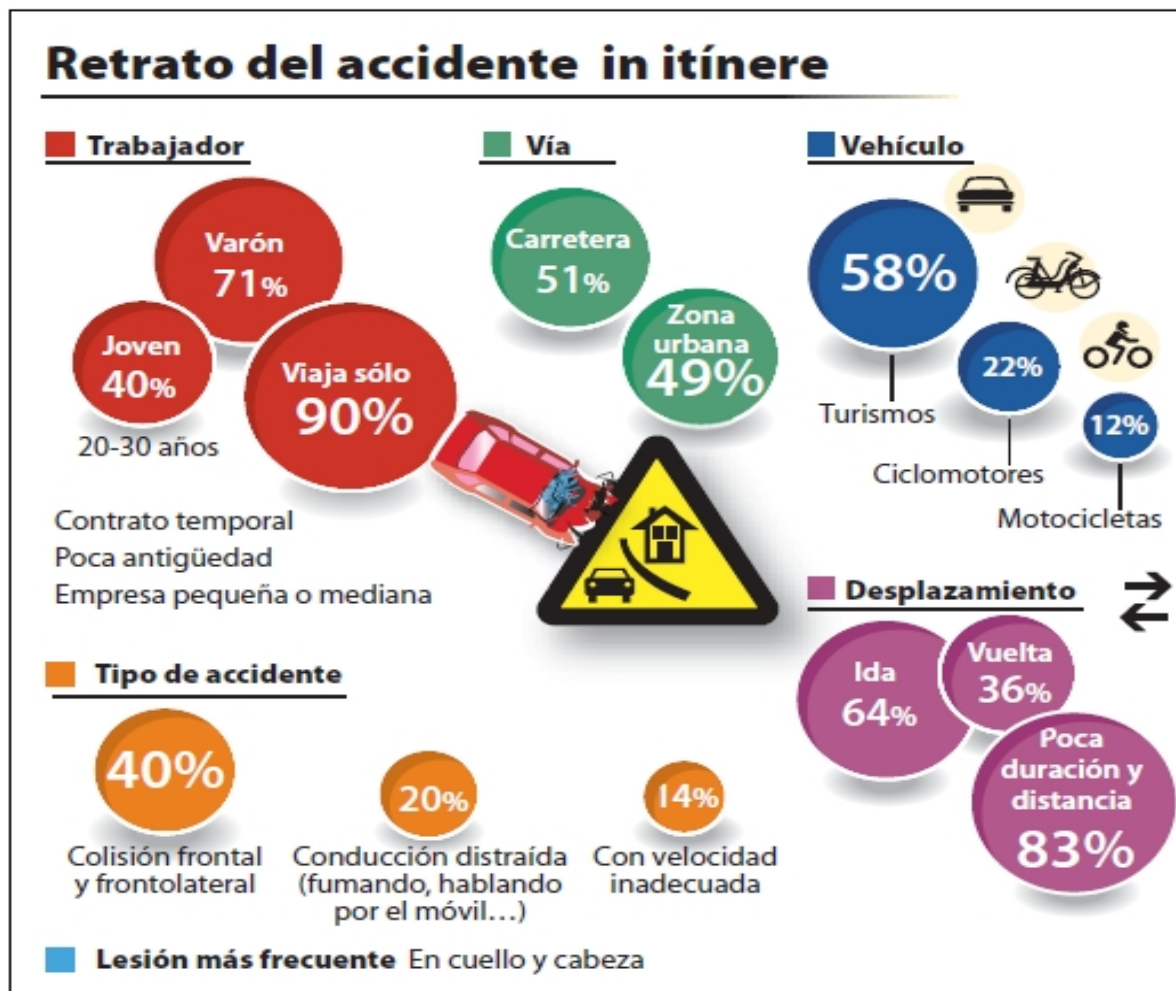
Distribución ALT **In Itinere** según hora del día.

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT.



Distribución ALT **In Itinere** según actividad. Indice de incidencia.

Fuente: Accidentes Laborales de Trafico. 2012. INSHT



Fuente: DGT

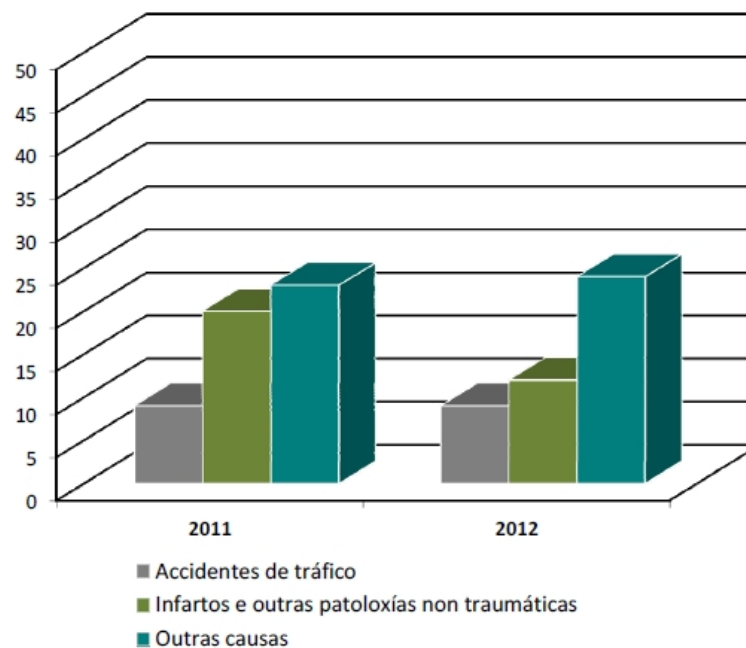
## ACCIDENTES MORTAIS

|                        | A Coruña  |           |               | Lugo      |           |             | Ourense  |          |               | Pontevedra |           |              | Totais    |           |               |
|------------------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|-------------|----------|----------|---------------|------------|-----------|--------------|-----------|-----------|---------------|
|                        | 2011      | 2012      | % Var.        | 2011      | 2012      | % Var.      | 2011     | 2012     | % Var.        | 2011       | 2012      | % Var.       | 2011      | 2012      | % Var.        |
| En xornada de traballo | 23        | 13        | -43,48        | 11        | 8         | -27,27      | 1        | 8        | 700,00        | 17         | 16        | -5,88        | 52        | 45        | -13,46        |
| In itinere             | 3         | 2         | -33,33        | 0         | 3         | -           | 0        | 0        | 0,00          | 4          | 3         | -25,00       | 7         | 8         | 14,29         |
| <b>Total</b>           | <b>26</b> | <b>15</b> | <b>-42,31</b> | <b>11</b> | <b>11</b> | <b>0,00</b> | <b>1</b> | <b>8</b> | <b>700,00</b> | <b>21</b>  | <b>19</b> | <b>-9,52</b> | <b>59</b> | <b>53</b> | <b>-10,17</b> |

## Pola causa do accidente

|                                              | TOTAIS    |           |               |
|----------------------------------------------|-----------|-----------|---------------|
|                                              | 2011      | 2012      | % Var.        |
| Accidentes de tráfico                        | 9         | 9         | 0,00          |
| Infartos e outras patoloxías non traumáticas | 20*       | 12        | -40,00        |
| Outras causas                                | 23        | 24        | 4,35          |
| <b>Total</b>                                 | <b>52</b> | <b>45</b> | <b>-13,46</b> |

\* Nun dos accidentes considerados como de tráfico o traballador sufriu un infarto



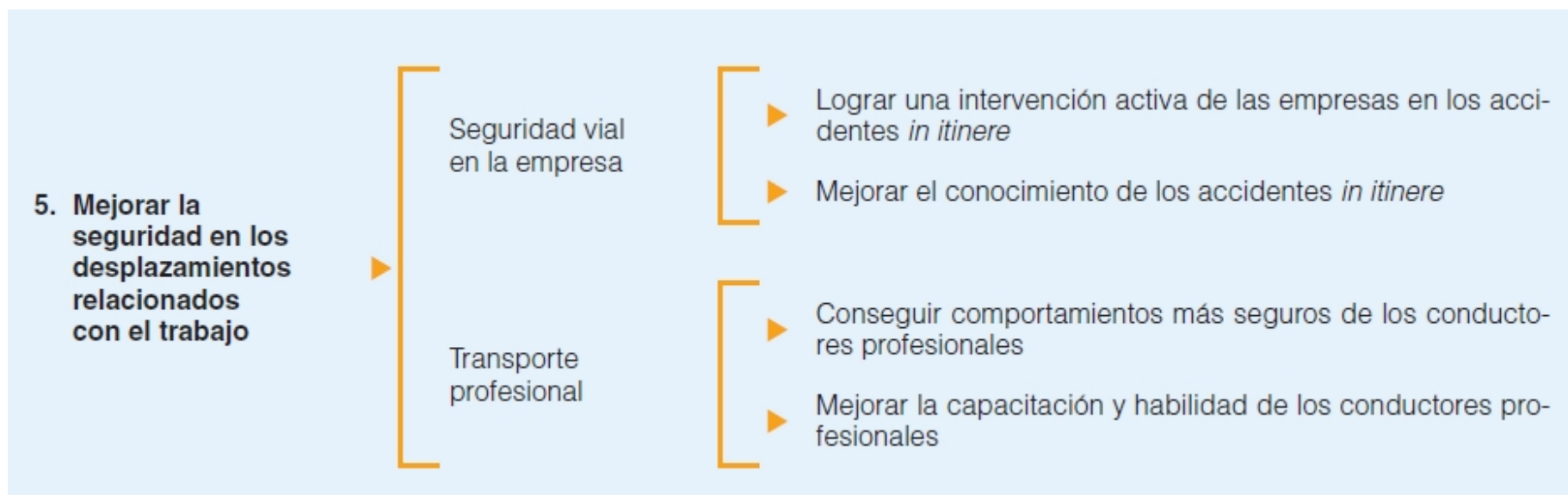
## Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 pretende ser un **marco de actuación** que impulse facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes públicos, económicos y sociales a nivel nacional, para la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

Integra **todas las actuaciones de la Administración General de Estado** que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, con un nuevo enfoque por colectivos y temas clave; promueve e impulsa las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

Se describen en la Estrategia **los ámbitos de intervención y las medidas o iniciativas que se desarrollarán en el periodo 2011-2020**, con una revisión de objetivos y medidas en el año 2.015.

## Objetivos. Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020



| INDICADORES |                                                                                                         |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1           | Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes                                              |
| 2           | Reducción del número de heridos graves en un 35%                                                        |
| 3           | Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.                                                |
| 4           | 25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.                  |
| 5           | 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.                                                 |
| 6           | 30% de reducción de fallecidos por atropello.                                                           |
| 7           | 1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.                                 |
| 8           | Cero fallecidos en turismos en zona urbana.                                                             |
| 9           | 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.                                      |
| 10          | 30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.                                 |
| 11          | 30% menos de fallecidos en accidente "in itinere".                                                      |
| 12          | Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.                      |
| 13          | Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h. |

Estos objetivos serán revisados como el resto de la Estrategia en 2.015 al objeto de alcanzar los objetivos de la Unión Europea.

**OBJETIVO: 30 % menos de fallecidos en ACCIDENTES IN ITINERE**

**AÑO 2.009**

**49.335 ACCIDENTES DE TRAFICO IN ITINERE.  
56% DE TODOS LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.  
170 FALLECIDOS**

**CREAR CULTURA DE PREVENCIÓN  
INCORPORAR LA SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA.**

**11 30% menos de fallecidos en accidente “in itinere”**

En 2009 hubo 49.335 accidentes de tráfico “in itinere”, lo que supone casi un 56% de todos los accidentes de tráfico, los cuales originaron 170 fallecidos. Es por ello que crear una cultura de prevención, incorporando la seguridad vial en las empresas es una prioridad de la Estrategia.

OBJETIVO: LOGRAR UNA INTERVENCIÓN ACTIVA DE LAS EMPRESAS EN LOS ACCIDENTES DE TRABAJO  
MEJORAR EL CONOCIMIENTO DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE.

|       |                                                                                                                                                            | Agentes implicados |                            | Plazos |    |    |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|--------|----|----|
|       |                                                                                                                                                            | Propietario        | Participante               | CP     | MP | LP |
| 1.3.2 | Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente.                                                                                        | SGF                | JP, IDAE, Otros            | ✓      | ✓  | ✓  |
| 7.1.6 | Promover los planes de movilidad y seguridad vial de polígonos industriales.                                                                               | SGGT               | ONSV, Aytos, FEMP, Titular |        | ✓  |    |
| 8.1.1 | Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios. | MºT                | ONSV, SGF                  | ✓      |    |    |
| 8.1.2 | Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.                                         | INSHT              | ONSV, SGF                  | ✓      |    |    |
| 8.1.3 | Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos "in itinere".                                                   | SGF                | ONSV, INSHT                | ✓      | ✓  | ✓  |
| 8.1.4 | Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.                                                                    | INSHT              | ONSV, SGF                  | ✓      |    |    |
| 8.1.5 | Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.                                             | INSHT              | ONSV, SGF                  | ✓      |    |    |
| 8.1.6 | Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.                                                                                       | INSHT              | ONSV                       | ✓      |    |    |
| 8.2.1 | Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.            | INSHT              | ONSV, SGGT, ATGC, Empresas | ✓      | ✓  |    |
| 8.2.2 | Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes "in itinere".                                                                                      | INSHT              | ONSV, SGGT, ATGC           |        | ✓  |    |

|       |                                                                                                                                                                                                              | Agentes implicados |                 | Plazos |    |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|--------|----|----|
|       |                                                                                                                                                                                                              | Propietario        | Participante    | CP     | MP | LP |
| 8.2.3 | Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.                       | INSHT              | ONSV, Empresas  | ✓      | ✓  | ✓  |
| 8.2.4 | Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo. | ONSV               | Fiscalía, INSHT |        | ✓  |    |

## PLAN SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA. DGT.



## LA PREVENCIÓN DE RIESGOS EN EL TRÁFICO ES RENTABLE

| VENTAJAS PARA EL TRABAJADOR                                                                                   | VENTAJAS PARA LA EMPRESA                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| • Reducción del riesgo de accidente                                                                           | • Reducción del absentismo laboral                                                                            |
| • Aplicación de los conocimientos al ámbito personal y familiar                                               | • Reducción de las primas de los seguros                                                                      |
| • Valor añadido al curriculum                                                                                 | • Reducción de costes indirectos (días de baja, reparaciones de vehículos, pérdida de tiempo de trabajo, etc) |
| • Formación actualizada y continuada                                                                          | • Mejora de la imagen corporativa o marca (interna y externa)                                                 |
| • Mantenimiento del saldo de puntos del permiso de conducir, evitando sanciones económicas e incluso penales. | • Cumplimiento de la normativa en prevención de riesgos, evitando posibles sanciones                          |

## COSTES SOCIALES Y ECONÓMICOS PARA LA EMPRESA Y TRABAJADOR

| COSTES DIRECTOS                           | COSTES INDIRECTOS                      |
|-------------------------------------------|----------------------------------------|
| * Aumento de primas de los seguros        | * Pérdida comercial                    |
| * Días de baja pagados por la empresa     | * Absentismo laboral                   |
| * Reparación de vehículos                 | * Deterioro imagen corporativa o marca |
| * Sanciones económicas, pérdida de puntos | * Alteración del clima laboral/social  |
| * Días de trabajo perdidos por lesiones   | * Coste de vehículos inmovilizados     |

## EVALUACIÓN DE RIESGOS

|                         |                                                                    |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>FACTOR HUMANO</b>    | <b>Depende de las actitudes y aptitudes del conductor</b>          |
| <b>FACTOR TÉCNICO</b>   | <b>Depende del buen estado de todos los elementos del vehículo</b> |
| <b>FACTOR AMBIENTAL</b> | <b>Depende de la vía y de las condiciones meteorológicas</b>       |

# CENTRO DE SEGURIDAD E SAÚDE DE LUGO



## CUESTIONARIO DE PREVENCIÓN DE RIESGO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO EN EL TRAYECTO DE IDA Y REGRESO AL TRABAJO

Edad: ☐ 18-25 años. ☐ 26-40 años.  
☐ 41-50 años. ☐ 51 años o más.

Dispone de permiso de conducir: ☐ Sí. ☐ No.

Experiencia en la conducción: \_\_\_\_\_ años.

Especifique su horario de entrada y salida, en su caso:

Entrada: \_\_\_\_\_ horas.

Salida: \_\_\_\_\_ horas.

Dispone de flexibilidad horaria de entrada y salida: ☐ Sí. ☐ No.

Medios de desplazamiento para ir al trabajo (trayecto):

- ☐ andando. ☐ bicicleta. ☐ transporte público.  
☐ vehículo de 2 ruedas. ☐ coche. ☐ transporte colectivo de la empresa.

Km. diarios entre su lugar de trabajo y su domicilio (trayectos ida- vuelta): \_\_\_\_\_

Tiempo medio diario que utiliza para desplazarse entre su lugar de trabajo y su domicilio (trayectos ida-vuelta): \_\_\_\_\_

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

- ☐ intensidad de tráfico.  
☐ condiciones climatológicas.  
☐ cumplir con los horarios de entrada de la empresa.  
☐ su vehículo o el medio de transporte.  
☐ su propia conducción.  
☐ su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.).  
☐ otros conductores.  
☐ estado de la infraestructura / vía.  
☐ Otros \_\_\_\_\_

Indique qué medida piensa que puede facilitar y hacer más seguros sus desplazamientos:

- ☐ teletrabajo.  
☐ flexibilidad de horarios.  
☐ ayudas al uso del transporte público.  
☐ rutas de empresa.  
☐ formación en seguridad vial.  
☐ Otras \_\_\_\_\_

# CENTRO DE SEGURIDAD E SAÚDE DE LUGO



## FORMULARIO DE DETECCIÓN DE RIESGOS

Trayecto realizado: Punto origen \_\_\_\_\_ Punto final \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

El riesgo se produce en:

☐ trayecto de ida o vuelta al puesto de trabajo. ☐ jornada laboral.

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

- ☐ intensidad del tráfico.
- ☐ condiciones climatológicas.
- ☐ tipo de vehículo o sus características.
- ☐ estado del vehículo.
- ☐ organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.).
- ☐ su propia conducción.
- ☐ su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.).
- ☐ otros conductores.
- ☐ estado de la infraestructura / vía.
- ☐ falta de información o formación en seguridad vial.
- ☐ Otras \_\_\_\_\_

Concrete el riesgo que percibe:

---

---

---

---

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

---

---

---

---

Gracias por ayudarnos a evitar el riesgo de los accidentes de tráfico en el entorno laboral. Entregue este formulario a la persona encargada de la prevención en su empresa

## FICHA DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE EMPRESA

MARCA: \_\_\_\_\_  
MODELO: \_\_\_\_\_  
MATRÍCULA: \_\_\_\_\_  
COLOR: \_\_\_\_\_  
CONDUCTOR HABITUAL: \_\_\_\_\_  
FECHA DE INSPECCIÓN: \_\_\_\_\_

### REVISIÓN GENERAL NIVELES DE LÍQUIDOS

#### ACEITE

MÁXIMO ☐ MEDIO ☐ MÍNIMO ☐

Recomendaciones:

- En caso de nivel bajo de aceite, añadir aceite en pequeñas dosis.
- Elegir el aceite indicado por el fabricante del vehículo.
- Realizar el cambio de aceite de acuerdo a las revisiones del fabricante del vehículo.

#### LÍQUIDO DEL LIMPIAPARABRISAS

MÁXIMO ☐ MEDIO ☐ MÍNIMO ☐

Recomendaciones:

- Añadir agua y líquido limpia cristales en proporción 3/1.

#### LÍQUIDO REFRIGERANTE

MÁXIMO ☐ MEDIO ☐ MÍNIMO ☐

Recomendaciones:

- Rellenar el bote de expansión con líquido refrigerante (verde o rosa) o en su defecto con agua.

#### LÍQUIDO DE FRENOS

MÁXIMO ☐ MEDIO ☐ MÍNIMO ☐

Recomendaciones:

- Llevar el coche al taller si se aprecia un descenso en el nivel.

#### LÍQUIDO DE DIRECCIÓN ASISTIDA

MÁXIMO ☐ MEDIO ☐ MÍNIMO ☐

Recomendaciones:

- Llevar el coche al taller si se aprecia un descenso del nivel.

## REVISIÓN GENERAL DEL ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS

### PRESIÓN CORRECTA DE LOS NEUMÁTICOS

CORRECTA ☐ INCORRECTA ☐

Recomendaciones:

- Ver especificaciones técnicas del vehículo y neumático.
- Utilización de manómetro manual para verificar la presión del neumático.
- Revisar la presión cada 2.000 kilómetros.

### DESGASTE BANDA DE RODADURA DE LOS NEUMÁTICOS

ALTO ☐ MEDIO ☐ BAJO ☐ ANORMAL ☐

Recomendaciones:

- La profundidad mínima legal es 1,6 mm.
- Cambiar el neumático al llegar a 2,0 mm.

### RUEDA DE REPUESTO O KIT DE EMERGENCIA

UBICACIÓN: \_\_\_\_\_

ESTADO PRESIÓN: CORRECTA ☐ INCORRECTA ☐

BANDA DE RODADURA: CORRECTA ☐ INCORRECTA ☐

### GATO HIDRÁULICO Y HERRAMIENTAS

UBICACIÓN: \_\_\_\_\_

### CHALECO REFLECTANTE

Nº. y UBICACIÓN: \_\_\_\_\_

### TRIÁNGULOS DE EMERGENCIA

Nº y UBICACIÓN: \_\_\_\_\_

## REVISIÓN GENERAL DEL ALUMBRADO DEL AUTOMÓVIL

### FAROS DELANTEROS

ÓPTIMO ☐ NO ÓPTIMO ☐

### LUCES INTERMITENCIAS

ÓPTIMO ☐ NO ÓPTIMO ☐

### LUCES DE FRENO Y MARCHA ATRÁS

ÓPTIMO ☐ NO ÓPTIMO ☐

Recomendaciones:

- Obligatorio llevar un juego de lámparas de repuesto.
- Realizar revisión visual cada tres meses.
- Realizar el cambio de lámparas de dos en dos y no esperar a que se fundan.
- Si una lámpara se funde, en breve se fundirá la otra.
- Llevar el coche al taller si se observan anomalías en el alumbrado.

### ESTADO DE LOS LIMPIAPARABRISAS

ÓPTIMO ☐ NO ÓPTIMO ☐

Recomendaciones:

- Realizar revisión visual cada seis meses.
- Tener en cuenta el deterioro por la permanente exposición al sol.
- Limpiar con un paño las escobillas con periodicidad mensual.

### ASPECTO INTERIOR DEL VEHÍCULO

ÓPTIMO ☐ NO ÓPTIMO ☐

Recomendaciones:

- Comprobar el estado de los cinturones traseros (holguras, dobleces, etc.) y la posición del reposacabezas.
- No llevar objetos sueltos que supongan riesgo en caso de colisión o frenada de emergencia.
- La limpieza interior generará una buena imagen de marca.

### ASPECTO EXTERIOR DEL VEHÍCULO

#### LIMPIEZA

ÓPTIMO ☐ NO ÓPTIMO ☐

#### CHAPA Y PINTURA

ÓPTIMO ☐ NO ÓPTIMO ☐

Recomendaciones:

- La limpieza exterior generará una buena imagen de marca.
- Llevar el coche al taller para reparar desperfectos en chapa y pintura.

## CUESTIONARIO A CUMPLIMENTAR EN CASO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO

Fecha del accidente: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

Momento del accidente:

☐ trayecto ida o regreso al puesto de trabajo. ☐ en jornada laboral.

Implicado como:

☐ conductor. ☐ viajero.

Consecuencias del accidente:

☐ daños materiales.  
☐ heridas corporales, sin baja.  
☐ heridas corporales, con baja. → días de baja: \_\_\_\_\_.

Localización del accidente (punto kilométrico, vía, calle, localidad etc.): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Vehículo en el que iba:

☐ particular. ☐ empresa.

Tipo de vehículo:

☐ De dos ruedas. ☐ Turismo. ☐ Furgoneta. ☐ Vehículo pesado.

Ha estado implicado en otros accidentes de tráfico con relación laboral durante los 3 años anteriores a este accidente:

☐ sí. ☐ no. Número de veces: \_\_\_\_\_

Causas que a su juicio motivaron el accidente (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

- ☐ intensidad del tráfico.
- ☐ condiciones climatológicas.
- ☐ tipo de vehículo o sus características.
- ☐ estado del vehículo.
- ☐ organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.).
- ☐ su propia conducción.
- ☐ su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.).
- ☐ otros conductores.
- ☐ estado de la infraestructura / vía.
- ☐ falta de información o formación en seguridad vial.
- ☐ Otras \_\_\_\_\_

Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:

---

---

---

---

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

---

---

---

---

Gracias por ayudarnos a evitar el riesgo de los accidentes de tráfico en el entorno laboral. Entregue este formulario a la persona encargada de la prevención en su empresa en caso de accidente

## PLAN DE ACCION. MEDIDAS PREVENTIVAS.

### Actuaciones sobre la organización:

- Disminuir la movilidad. Aumento de transporte colectivo, autobuses de empresa, coche compartido. Cultura del coche.
- Horarios. Conciliación vida laboral y familiar. Guarderías.
- Comedores que eviten que el trabajador se desplace para comer.
- Gestión del aparcamiento.
- Reducir en la medida de lo posible las reuniones que supongan desplazamientos.
- Fomento del tele trabajo.
- Organizar la flexibilidad de la hora de llegada para evitar excesos de velocidad. Fines de semana. Largas distancias.
- Figura del Gestor de movilidad, encargado de elaborar y coordinar propuestas operativas.
- Campañas de Formación e Información. Sensibilización.
- Canalización de peticiones de mejora de viales a Ayuntamientos y DGT.
- Evitar desplazamientos por viales deteriorados, trazados inseguros, etc.

## Respecto del vehículo

- Mantenimiento periódico de la mecánica básica, frenos, neumáticos, niveles de líquidos con revisiones periodicas, incluidas las legalmente obligatorias como la ITV.
- Disponer de los elementos de seguridad necesarios como son las cadenas, linterna, triángulos, chaleco, etc.
- La disposición de la carga también es fundamental: la carga suelta en caso de frenazo se puede convertir en un verdadero misil que podría causarle graves daños. En algunos vehículos es obligatorio disponer de una rejilla de separación entre la cabina del conductor y la carga.

### Respecto del conductor

- Conozca en profundidad el efecto del alcohol, como actúa y su interacción con medicamentos, que a veces es ignorada. Si tiene dudas, consulte al servicio médico de su empresa o al médico que se lo recetó.
- El descanso es fundamental, pare a menudo si nota que tiene sueño o está cansado. Recuerde que en ese estado el tiempo de reacción podría duplicarse. Bebidas como el café y otras, no sustituyen al descanso pero mitiga temporalmente la somnolencia.
- Mantenga siempre una distancia de seguridad suficiente.
- Utilización correcta del cinturón de seguridad.
- Respeto de los límites de velocidad; el exceso de velocidad junto con el alcohol hacen una pareja habitualmente mortal.

## LA FATIGA

### **CANSANCIO. FACTOR RIESGO IMPORANTE.**

**57 % accidentes totales**

**10% accidentes mortales**

Aumento tiempo de reacción.

Jornadas demasiado largas son perjudiciales para conducir. Los efectos de la fatiga aparecen cuando se acerca el final de la jornada laboral.

**SUEÑO: 1,3 A 1,5 Horas menos de sueño = 32 % disminución atención**

Primer objetivo seguridad vial.

Higiene del sueño. Estilo de vida saludable.

Recursos no farmacológicos. Vaso de leche, leer libro.

Ejercicio físico durante el día. Sobre todo por la tarde.

Evitar cenas copiosas y ricas en grasas.

Confortabilidad del entorno. Ruido, temperatura, regularidad de horario.

Evitar la espera impaciente del sueño en la cama.

## EL ESTRÉS

Es uno de los grandes problemas de las sociedades modernas. 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 un incremento del riesgo.

- 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, aparcarse un momento, relajarse y reflexionar sobre los riesgos que se asumen en esta situación.

## LA ATENCIÓN

- **Uso del teléfono móvil y navegadores GPS.** Diversos estudios realizados señalan que tras 3 minutos 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., puede desencadenar un accidente 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 pérdidas de atención en la conducción comunes.** Encender/Apagar un cigarrillo, buscar algo en la guantera, consultar papeles, hablar con otros ocupantes, etc., suponen apartar la vista de la carretera o descentrarnos de la tarea de conducir.

## Respecto del ambiente

- Adapte la velocidad y la conducción al estado y tipo de vía por la que se circula.

De cada cuatro accidentes de tráfico, uno tiene lugar con condiciones climáticas adversas, ya sea lluvia, nieve, viento, etc., un 81,3% se produce con lluvia, un 4,6 % con niebla, 4,1% con viento fuerte y un 1,6% con nieve (Fuente DGT)

- Canalización de peticiones de mejora de viales a Ayuntamientos y DGT.
- Evitar desplazamientos por viales deteriorados, trazados inseguros, etc.

## VISIBILIDAD

La visibilidad insuficiente conlleva una rápida aparición de los efectos de la fatiga y, por supuesto, un mayor riesgo de accidente. Para evitarlo hay que tener en cuenta estos consejos:

- Encender las **luces de cruce**. Hay que olvidarse 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 es preciso limpiarla periódicamente

## 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**. El 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.

Se debe prestar atención a la peligrosidad de estos trayectos que se realizan con frecuencia y que pueden llevar al conductor a un **exceso de confianza**.

## ***FORMACIÓN E INFORMACIÓN***

### ***DESARROLLO DE LA CULTURA DE LA PREVENCIÓN EN TRÁFICO***

Es conveniente intentar reducir los riesgos en el tráfico mediante la **concienciación y la formación**, incorporando a los principios generales de prevención de riesgos laborales un plan específico de sensibilización y formación en contenidos de Seguridad Vial.

La implantación de una **campaña de comunicación** a trabajadores con consejos de seguridad vial y la **impartición de cursos de formación específicos** sobre la seguridad del tráfico, son elementos fundamentales para desarrollar en la empresa la cultura de la seguridad vial.

Otra medida positiva para fomentar la cultura de la seguridad en el tráfico es facilitar al trabajador la posibilidad de someterse a un **reconocimiento médico** para evaluar el mantenimiento de las capacidades para la conducción. Este reconocimiento es voluntario y en caso de existir una disminución de estas capacidades suficiente como para poner en riesgo la seguridad en la conducción, debe facilitarse de mutuo acuerdo entre trabajador y empresa la reubicación en el puesto de trabajo.

## ***CAMPAÑA DE INFORMACIÓN***

El desarrollo de materiales informativos, tanto en papel como en formato electrónico, **ayuda a la empresa a transmitir los mensajes de prevención de riesgos a sus trabajadores**. Estos mensajes pueden variar según el colectivo al que se dirige y la época del año, siguiendo el concepto de “cada mes un nuevo consejo”.

Algunos de los materiales que se sugieren desarrollar son:

- Distribución de **folletos con la NORMATIVA INTERNA EN SEGURIDAD VIAL**.
- Instalación de un panel informativo a la entrada de las instalaciones de la empresa.
- Carteles con la “Normativa Interna de Seguridad Vial” para las instalaciones de la empresa.
- Envío de E-mailing mensuales a los trabajadores. Cada mes, un nuevo consejo.
- Creación de tarjetas de bolsillo con la “Normativa Interna de Seguridad Vial”.

## La fatiga, tu peor compañero de viaje



Sabías que... La fatiga aumenta en un 86% el tiempo de reacción al volante y está presente en el 30% de los accidentes.

### CONSEJOS PRINCIPALES

- **Para la empresa:**
  - Establecer el tiempo necesario para la realización del trabajo.
  - Controlar el cumplimiento de los tiempos de descanso aconsejable cada 2 horas o 200 km.
- **Para el trabajador:**
  - Hidratarse frecuentemente y no comer de manera copiosa.
  - Detener el vehículo y descansar ante dolores musculares, picor de ojos o bostezos.

## Por seguridad, cuida las luces



**Sabías que...** El 30% de los vehículos presentan defectos graves en los sistemas de alumbrado y señalización del vehículo.

### CONSEJOS PRINCIPALES

- **Para la empresa:**
  - Realizar un **mantenimiento a fondo** al menos una vez al año.
  - **Cambiar las lámparas** de dos en dos, ya que su uso es simétrico.
- **Para el trabajador:**
  - Comprobar el **estado de faros y bombillas** regularmente.
  - Utilizar las luces de cruce ante cualquier situación de baja visibilidad; las de posición sólo en parado.

### Nunca pierdas de vista la carretera



**Sabías que...** A tan solo 700 Km/h, si apartamos la vista de la carretera durante 1 segundo para manipular el GPS, recorreremos la distancia equivalente a una pista de fútbol sin tener control del resto de elementos del tráfico.

#### CONSEJOS PRINCIPALES

- **Para la empresa:**
  - Facilitar una correcta organización del trabajo antes de que el trabajador inicie la marcha.
  - Instalar manos libres y navegadores que sólo puedan manipularse en parado.
- **Para el trabajador:**
  - Evitar fumar o buscar objetos en la guantera mientras se conduce.
  - Cuidar las distracciones de origen interno; planificar el trabajo mientras se conduce aumenta la carga mental y descentra de la conducción.



