



OFICINA DE PERSONAL (HACIENDA Y AP)  
ENTRADA / REGISTRO  
Fecha: 31/05/2012 Hora: 10:17  
Nº Anotación: 2012/583710  
Dest: AGH CG RECURSOS HUMANOS

FERNANDO BERMEJO CABRERO  
COORDINADOR GENERAL DE  
RECURSOS HUMANOS

Madrid, 31 de mayo de 2012

Por la imbricación entre salud, condiciones ambientales y tránsito de vehículos, la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo han desarrollado la **Guía Metodológica sobre el Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa**, donde se contempla la seguridad vial en el trabajo desde el punto de vista de la prevención de riesgos, contando con la participación de todos los sectores afectados: empresas, sindicatos, organismos técnicos especializados y los propios trabajadores, poniendo de manifiesto que:

*Los accidentes de tráfico y sus enormes consecuencias humanas, sociales y económicas constituyen un problema de seguridad pública, un problema de salud pública y un problema social.*

*Entre todos hemos descubierto que los accidentes no son casuales, sino que **son evitables**....*

*Como dice la Comisión Europea, la seguridad vial es "una responsabilidad compartida" entre todos los agentes públicos y privados. Además plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico (visión cero).*

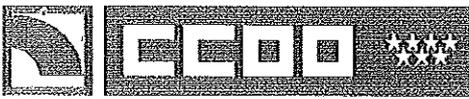
*Para abordar ese reto no sirven las iniciativas aisladas, hay que planificar, marcarse objetivos posibles e implicar a la sociedad civil.*

*En 2010, el 34,8% de los accidentes mortales de trabajo fueron accidentes de tráfico (264), lo que supone que 3 de cada diez accidentes laborales mortales son accidentes de tráfico.*

*La prevención de los riesgos laborales está basada en el trabajador, la máquina y el entorno, similar a la prevención de los accidentes de tráfico en los que el factor humano, el vehículo y la infraestructura son los elementos sobre los que descansa este tipo de políticas. Por tanto, la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una línea de acción estratégica tanto de la política de seguridad vial como de la política de prevención de riesgos laborales, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales.*

Ya sabemos y así se recoge en las páginas del INSHT, que:

*El crecimiento de las ciudades y el traslado de los centros de trabajo a la periferia son algunos de los factores que han dado lugar a un importante crecimiento de los desplazamientos en el ámbito laboral, tanto en transporte colectivo como en vehículos privados. Ello, a su vez, ha provocado un grave problema relacionado con la seguridad en el transporte.*



*Las consecuencias sociales, personales y económicas de esta situación, tanto para las empresas como para el sistema de salud son muy importantes. En 2008 se produjeron casi 900.000 accidentes laborales con baja, de los que el 9,1% fueron accidentes de tráfico. De ahí la relevancia que adquiere la prevención para conseguir abordar este grave problema de seguridad.*

*Por ello:*

- Si queremos reducir las víctimas mortales de los accidentes de trabajo, la clave es la seguridad vial y actuar en los accidentes en la carretera.*
- Si queremos reducir las víctimas mortales de los accidentes de trabajo en desplazamiento, la clave son los trabajadores no profesionales.*
- Si queremos reducir los accidentes laborales de tráfico, la clave son los desplazamientos al ir o volver del trabajo.*

Participar en la reducción de estos elevados e inadmisibles datos, es una obligada labor general y para ello enumeramos los principales textos normativos que componen los marcos legal y político de referencia, relacionados con esta actuación preventiva integradora:

- Ley General de la Seguridad Social** (Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio) introduce el concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales**, que supuso un importante impulso para la prevención de los riesgos laborales situando a España en unos parámetros homologables al resto de países de europeos en materia de prevención de riesgos laborales.

Transcurridos 11 años desde la entrada en vigor de ésta, se acordó la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012 donde, por acuerdo, se establecieron una serie de objetivos y líneas de actuación que debían dirigir las políticas preventivas a implantar durante dicho periodo, en el que nos encontramos.

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 incidencia en los accidentes "in itinere" e "in labore" o misión.

Tampoco podemos olvidar que el empleador debe aplicar las medidas que integran el deber general de prevención previsto en el artículo 14, con arreglo a los principios generales del artículo 15, entre los que se encuentra planificar la prevención, buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo.

- **Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención**, que en el anexo VI recoge la Seguridad Vial como materia formativa a incluir en los contenidos mínimos del programa de formación, para el desempeño de las funciones de nivel superior.
- **Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo**, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.

Este Real Decreto, surgió como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, que incluye un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales a aquellas empresas que alcancen índices de siniestralidad por debajo del promedio del sector, debiendo acreditar el desarrollo o la realización, durante el periodo de observación, de al menos dos acciones, entre las que se incluyen:

*(Artículo 2.g.3ª) Existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes «in itinere».*

- **Convenio de colaboración entre los Ministerios de Interior y Trabajo para prevenir los accidentes de tráfico en el ámbito laboral firmado el 1 de marzo de 2011**, por el que se establece el contenido mínimo de un Plan de Movilidad y seguridad vial (Cláusula Cuarta), acordado en el marco del diálogo social de toda empresa que se comprometa a reducir la siniestralidad laboral vial.

Por último debemos citar el **Acuerdo de las condiciones de trabajo, vigente para el personal funcionario y laboral del Ayuntamiento de Madrid y de sus Organismos Autónomos**, que en su Artículo 39 se compromete a desarrollar una **política integrada de prevención de riesgos laborales y de protección del medio ambiente**, pero además en las propias evaluaciones de riesgo de colectivos que trabajan a la intemperie (como la de los Agentes de Movilidad), los técnicos del Servicio de Prevención reconocen a los vehículos automotores de combustión como fuentes de riesgos ya sea por sus emisiones contaminantes (humos y ruidos), como por las lesiones que pueden provocar durante sus desplazamientos (golpes, colisiones, atropellos...).

Y es evidente que si el trabajador ha sufrido una lesión corporal con relación de causalidad con el trabajo realizado y durante el trayecto de ida o vuelta al puesto de trabajo o al domicilio, la circunstancia se engloba en la prevención de riesgos laborales y debe ser investigada como un accidente laboral de tráfico, quedando jurídicamente razonado así en la **Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas**, al ser necesario apreciar en conjunto, todas las circunstancias concurrentes de esos hechos lesivos.

Por tanto nos encontramos en otro campo de actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, al tratarse de una relación jurídica laboral preexistente entre empleador y empleados, que justifica las competencias de vigilancia, control y fiscalización unitaria de todas las posibles

consecuencias del contrato de trabajo, por complejas que estas sean, ampliándose su capacidad de acción sobre las condiciones de seguridad de los trabajadores, en otra disciplina técnica: la **SEGURIDAD VIAL**, a la que se añade el calificativo de «**LABORAL**».

No nos cabe duda que esa competencia supone un nuevo recurso sindical que viene a favorecer el cumplimiento de las obligaciones que nuestra Corporación persigue, pues ya son demasiadas las ocasiones en que sin conseguirlo, desde **CCOO**, nos hemos dirigido al Comité de Seguridad y Salud del Ayuntamiento de Madrid y sus OO. AA., solicitando que se acometa la urgente necesidad de realizar Planes de Transporte al Trabajo y la inclusión de los desplazamientos con origen y/o destino laboral, entre los factores de riesgo a evaluar:

**C.P.C.S.S.** de 26 11 2009: Solicitud de un Plan de Movilidad, abarcando los conceptos de Movilidad in itinere y de accesibilidad al centro de trabajo.

**C.P.C.S.S.** de 27 10 2011: Solicitud de la constitución de una Mesa de Movilidad para iniciar el diálogo social bajo la perspectiva de la salud laboral y considerando el riesgo vial en las evaluaciones de riesgo dados los índices de siniestralidad detectados.

**C.P.C.S.S.** de 25 11 2011: Oposición contraria a la opinión del presidente del Comité, puesto que la distribución gratuita del abono transporte a la plantilla municipal, es una medida que por sí sola no evita los accidentes en los desplazamientos con origen o destino laboral. Por lo que implícitamente defendíamos la elaboración de un Plan de movilidad para los empleados municipales en sus desplazamientos con origen y destino laboral.

**C.P.C.S.S.** de 26 04 2012: Valoración de los índices de siniestralidad facilitados por ASEPEYO, en los años 2010 y 2011, donde se constata que los accidentes con baja por desplazamientos, ofrecen una tendencia al alza y más aún cuando se aíslan los que están causados por el tráfico que por ejemplo, entre los trabajadores y trabajadoras del Ayuntamiento de Madrid, representan más del 73%<sup>(1)</sup> de todos los anteriores, sin que se nos comunique ni contemple una acción correctora, ni un tratamiento específico para evitarlos o reducirlos en plazo determinado.

Pero esta reiterada negativa de la Corporación, nos sitúa frente a otra preocupante estadística expresada en las gráficas de los anexos A y B, fracasando en su obligado compromiso con una cultura preventiva para el control efectivo de todos los riesgos a los que se exponen los empleados y empleadas municipales.

Por todo ello de nuevo **CCOO SOLICITA:**

**UNO:** Que en el segundo semestre del año 2012 se cree una **Mesa de Movilidad Sostenible**, como órgano colegiado y paritario, con funcionamiento similar al del Comité de Seguridad y Salud, donde los representantes de los trabajadores encontremos una interlocución válida para tratar y consensuar de forma global y progresiva, propuestas que mejoren los desplazamientos con origen y/o destino laboral de todos los empleados públicos del Ayuntamiento de Madrid, incluidos los de los OO.AA. y las Empresas Municipales, realizándose un diagnóstico sobre la situación actual, tras

conocer los flujos, procedencias, etapas de viaje y el intercambio modal, que nos permitan un mejor análisis de la siniestralidad laboral por desplazamientos “in itinere” e “in labore”, pudiendo determinar entonces sus causas (fatiga, estrés, difícil conciliación, imposibilidad de usar transporte público, infraestructuras deterioradas, etc.), para plantear posibles soluciones a implantar.

Es necesario acordar un mejor desarrollo de la flexibilidad horaria, el aumento del teletrabajo, la incorporación de nuevas tecnologías para la comunicación, con reducción de la presencia física, por medio de video conferencia, el envío telemático de documentación en soporte digital y también medidas para reducir el consumo de combustibles fósiles, por medio de servicios de coche multiusuario (“carsharing”), vehículos eléctricos, la gestión eficiente de la flota municipal, la realización de cursos de conducción eficiente, campañas de sensibilización para usar al automóvil de una forma más racional, proporcionada y con mejor aprovechamiento energético...

**DOS:** La realización **Planes de transporte al trabajo**, con procedimientos de participación de los trabajadores de cada centro, donde se contemple la aplicación de medidas consensuadas en grupos de trabajo y la recogida de sugerencias, con el objetivo de fomentar la movilidad sostenible y segura, sin olvidar las diferentes capacidades de los usuarios, de modo que se garantice la accesibilidad universal sin romper esta cadena secuencial en todo su entorno.

Además también hay que considerar a los visitantes, subcontratas y proveedores del centro, el uso de transporte público y/o no motorizado, la información sobre líneas, sus frecuencias y horarios para llegar o salir del mismo y realizar desplazamientos intercentros, estimular los que sean a pie o en bicicleta, facilitando el estacionamiento vigilado de éstas, la mejora de los accesos y el entorno para dichos medios, la habilitación de vestuarios y duchas para sus usuarios, favorecer el estacionamiento preferente de vehículos con las emisiones más reducidas posibles y con más de dos ocupantes desde origen (viaje compartido o “carpooling”), impulsando proyectos como el denominado “de A a B. Misma dirección, sentido común”, etc....

**TRES:** La creación de la figura del **Coordinador/a de Movilidad** como responsable de coordinar los Grupos de Trabajo e implementar los acuerdos alcanzados en la Mesa de Movilidad, a través de su gestión con los distintos implicados a nivel interno y externo.

**CUATRO:** La incorporación de cursos de seguridad vial en la acción formativa e informativa destinada a la prevención de riesgos laborales, con la inclusión de campañas de seguridad vial, a ser posible con la presencia de la DGT y asociaciones de víctimas de siniestros en carreteras.

**CINCO:** La suscripción del Ayuntamiento de Madrid a la “**Carta Europea de Seguridad Vial**” y que ésta venga acompañada de su voluntad para considerar la seguridad vial en el trabajo, como parte integrante de la organización y su política de prevención de riesgos, para reducir eficazmente la siniestralidad laboral, por medio de una involucración real y activa de los trabajadores y sus representantes sociales.

**CCOO**, reconoce que para alcanzar estos objetivos será imprescindible un mayor grado de colaboración de los responsables municipales, aplicar políticas participativas y sensibilizar al mayor número de implicados, quedando demostrado que la entrega gratuita del Abono Transporte a

todo el personal, es una medida imprescindible de movilidad contributiva, aunque insuficiente para reducir la siniestralidad demostrada y por tanto precisa ser complementada con otras propuestas referidas, pero su importancia es máxima y claramente positiva para el ahorro y la eficiencia energética y porque revierte en el sostenimiento de los puestos de trabajo no deslocalizables que genera el transporte público colectivo, mejorando además el servicio prestado a la ciudadanía desde el Consorcio Regional de Transportes, con la indudable reducción que supone en los lamentados problemas ambientales, de salud, ocupación del suelo, retrasos y exclusión social, ocasionados por el uso masivo del vehículo privado.

Por último y volviendo a la reducción de la siniestralidad, que es nuestro máximo interés, tenemos que valorar en su justa medida, la importancia de apostar por el **transporte público colectivo** y por los **“modos blandos de desplazamiento”**, que son los más seguros, considerando los niveles de riesgos de accidentes asociados a cada medio, que concedió al automóvil el valor Base 100, (o de máximo riesgo, sin incluir la moto), lo que evidencia que el tipo de vehículo elegido en los desplazamientos, es un factor determinante para la mejora de nuestros resultados:

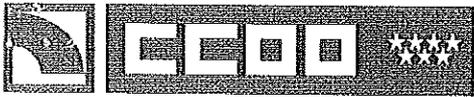
NIVELES DE RIESGOS DE ACCIDENTES, ASOCIADOS A CADA MEDIO DE TRANSPORTE				
Automóvil (máximo riesgo)	Avión	Autocar	Tren	Bicicleta
100	12	9	3	2

(Fuente: *Anar en bicicleta: la solución capdavantera a les ciutats. Comisión Europea*)

Con tantos datos favorables y recomendaciones, es indudable que el Ayuntamiento de Madrid debe incorporar cuanto antes políticas de gestión de la movilidad sostenible y segura, sin eludir por más tiempo su deber general de protección de la vida e integridad de su personal a cargo, usando todos los medios a su alcance, porque potenciarlas es mejorar la deteriorada calidad ambiental de la Capital y aprovechar los múltiples beneficios para la salud pública que **ES DE INTERÉS GENERAL Y PARTE DE SU RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA**.

Delegadas y delegados de Prevención  
Secretaría de Salud Laboral  
914 67 75 27

- (1) En 2010 se registraron 2099 accidentes con baja, siendo de tráfico 223, pero en 2011, de los 2760 accidentes con baja contabilizados, 377 ocurrieron durante los desplazamientos (113 “en misión” + 264 “in itinere”), siendo 276 producidos en accidentes de tráfico, lo que supone un incremento del 23,7%.



sección sindical intercentros  
ayuntamiento de madrid

salud laboral

*Con copia a:  
Coordinación General de Recursos Humanos  
Subdirección General de Prevención de Riesgos Laborales  
Secretarías Generales Técnicas de todas las Áreas de Gobierno*