



# PLAN DE SEGURIDAD VIAL

## CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO

### SERCA


PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Torrelavega, a 01 de mayo del 2022. Rev.-0



## INDICE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN .....	1
2.	OBJETO DEL PLAN.....	3
3.	ALCANCE DEL PLAN .....	3
4.	CONCEPTOS Y DEFINICIONES.....	4
5.	RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES .....	5
5.1.	DIRECCIÓN DE SERCA .....	5
5.2.	RESPONSABLE DE SEGURIDAD VIAL .....	5
5.3.	COMITÉ DE EMPRESA .....	6
5.4.	GRUPO DE TRABAJO PLAN DE SEGURIDAD VIAL .....	6
5.5.	PERSONAL DE SERCA.....	6
6.	ANÁLISIS DE LA ORGANIZACIÓN .....	7
6.1.	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA.....	7
6.1.1.	PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA. ....	7
6.1.2.	UBICACIÓN DE LAS INSTALACIONES.....	9
6.2.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD.....	13
6.3.	ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES .....	26
6.4.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD .....	29
7.	EVALUACIÓN DE RIESGOS .....	30
7.1.	METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN .....	31
8.	SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	33
8.1.	MEJORAS ALCANZADAS EN LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD.....	33
9.	DESARROLLO DEL PLAN.....	34
10.1.	OBJETIVOS A ALCANZAR Y PLAN DE ACCIÓN.....	35
10.2.	IMPLANTACIÓN DEL PLAN.....	38
10.3.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN .....	38
10.	FACTORES DE RIESGO .....	40
10.1.	FACTORES HUMANOS.....	41
10.2.	FACTORES DE RIESGO RELACIONADOS CON EL VEHÍCULO.....	45
10.3.	FACTORES DE RIESGO RELACIONADOS CON LA VÍA Y LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS .....	46

	<b>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</b> <b>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</b>	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
--	---	-----------------------------

## 1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, los vehículos han cobrado una especial relevancia tanto en el ámbito laboral como en el de la vida personal y familiar. Las exigencias de la vida moderna, relacionadas con la movilidad de recursos y disponibilidad, hacen que en cualquier empresa, los vehículos cobren un factor fundamental en el desarrollo de los trabajos, y con ello, repercutir en la siniestralidad de la empresa, derivada de los accidentes de tráfico.

Los accidentes de tráfico, pueden acontecerse bien en el desplazamiento del trabajador/a a su puesto de trabajo (in itinere), o también, en el desarrollo de sus tareas que impliquen manejo de vehículo o, maquinaria, considerando además los derivados del tránsito peatonal.


Es por ello, que en términos de prevención de riesgos laborales, además de considerar los riesgos del entorno y equipos utilizados, es necesario añadir los derivados del tráfico, en los que el factor humano, el vehículo, la vía y el entorno son los factores esenciales a la hora de prevenirlos.

Establecer Políticas de Seguridad Vial en la empresa y Planes de acción, constituye una línea de acción estratégica en las buenas prácticas en materia de seguridad y salud laboral, 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, la cual se extiende al ámbito no laboral del trabajador/a.

El vehículo es un elemento que se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el centro de trabajo como de herramienta profesional. Entre los riesgos asociados al mismo se incluyen el estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, air-bags, depósitos anti-rotura y anti-derrame, cabinas reforzadas, etc.

Se ha detectado que el origen de la mayoría de accidentes en los que la causa principal es el vehículo, son a consecuencia de un mal mantenimiento o la antigüedad de los mismos, por lo que resulta fundamental la concienciación sobre el mantenimiento del vehículo y la renovación de flotas, como compromisos de seguridad en estos sentidos.

En cuanto a la vías de circulación, se pueden incluir tanto los aspectos relativos al diseño y construcción, los componentes de seguridad e información de la vía, además de los relacionados

	<b>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</b> <b>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</b>	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
--	---	-----------------------------


con la explotación, mantenimiento y rehabilitación. Otros factores relacionados con la climatología, condiciones del entorno, visibilidad e iluminación, además de los propios de la situación de la empresa y los desplazamientos a realizar por el trabajador/a, influyen y condicionan la seguridad del tráfico.

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

Asimismo, existen otros factores o elementos "cambiantes" que modulan e influyen en la conducción de forma más imprevisible, intemporal o incidental, tales como otros conductores, obras en las vías de circulación o cualquier otro factor que no es controlable de forma previa.

Es por esto que las actividades laborales relacionadas con la conducción han de tenerse en cuenta en el marco de la prevención de riesgos laborales, puesto que desde el mundo de la empresa se pueden y se deben adoptar medidas preventivas y de formación en materia de Seguridad Vial. De la misma manera que existen en toda empresa unos principios generales de prevención de riesgos laborales, se pueden llevar a cabo acciones preventivas ante el generalizado riesgo que suponen los accidentes de tráfico con relación laboral.

Por los anteriores motivos, El Centro Especial de Empleo (en adelante SERCA) elabora el presente Plan de Seguridad Vial en la empresa, de forma que el mismo se integre en las Políticas de Seguridad y Salud Laboral mantenidas por la empresa, con un compromiso y apuesta firme por los **cero accidentes de tráfico**, intentando además que este Plan de Seguridad Vial, se extienda más allá del ámbito laboral de SERCA, influyendo en el ámbito social de cada trabajador/a de nuestra organización.

	<b>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</b> <b>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</b>	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
--	---	-----------------------------

## **2. OBJETO DEL PLAN**

El presente plan es el documento que permite regular y gestionar la movilidad en SERCA (CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO), perteneciente al PATRONATO MUNICIPAL DE EDUCACIÓN (en adelante PME) del Ayuntamiento de Torrelavega., garantizando su integración en la gestión global de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

Según esto, la realización del presente documento tiene como objetivo contribuir con la Política Empresarial en materia de Prevención de Riesgos Laborales, y en concreto, para velar por el bienestar, la seguridad y la salud de los trabajadores/as de SERCA, en el ámbito de la seguridad vial.

La finalidad última es informar a los trabajadores/as de conductas para eliminar la siniestralidad laboral sobre accidentes de trabajo relacionados con los desplazamientos “in itinere” (casa/trabajo/casa) y los desplazamientos durante la jornada laboral, en misión. Además de servir de sensibilización y concienciación sobre la seguridad vial, pretendiendo que se extienda a nivel social y familiar por nuestros trabajadores/as.


La labor del plan no acaba aquí, sino que además será seguida periódicamente para evaluar su correcta evolución y comprobar que, efectivamente, cumple con el propósito perseguido: la eliminación de los accidentes laborales viales.

Para lograr la correcta implantación, el plan de seguridad vial ha de ir respaldado por una campaña de información, formación y sensibilización a todo el personal, que se refrescará de forma periódica.

## **3. ALCANCE DEL PLAN**

Este Plan es de aplicación a todos los trabajadores/as de SERCA (CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO), en sus trayectos de la vivienda habitual al trabajo o en los desplazamientos necesarios para el cumplimiento de sus funciones en la organización, incluyendo además de vehículos, maquinaria, otros equipos y tránsito peatonal.

El plan se desarrolla para un período de 3 años (2022, 2023 y 2024) con lo que tendrá validez hasta mayo del 2024, si bien se podrá revisar cuando se sucedan cambios o necesidades que tengan que trasladarse al análisis del Plan de Seguridad Vial.

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
--	--	-------------------------------------

#### 4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

A continuación, a modo de introducción, se describen algunos conceptos que se tratan a lo largo del documento:

- **Accidente de circulación:** aquel que se produce, o tiene su origen, en una vía o terreno objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en el que esté implicado al menos un vehículo en movimiento.
- **Accidente de trabajo:** toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o como consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Tendrá la consideración de accidente de trabajo el sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.
- **Accidente de tráfico laboral:** aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio-trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. El accidente de un trabajador en la carretera es, a la vez, accidente de circulación y accidente laboral.

**De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:**


- Accidentes de tráfico “in itinere”:** aquellos que se producen en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación.

Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente “in itinere”:

- Que ocurra en el camino de ida o vuelta.
- Que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente.
- Que se emplee el itinerario habitual.

*A efectos de este documento nos referiremos a este tipo de accidentes como accidentes “in itinere”.*

- Accidentes de tráfico en jornada laboral:** aquellos que se producen durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos subtipos:
  - **Accidente de conductores:** aquel sufrido o provocado por el trabajador/a que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea. Se incluyen también

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
--	--	-------------------------------------

en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en el propio centro de trabajo.

- 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 la empresa para cumplir con su misión.

## 5. RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES

### 5.1. DIRECCIÓN DE SERCA


La Dirección de SERCA impulsará la elaboración e implantación de un Plan de Seguridad Vial para reducir la siniestralidad laboral provocada por los desplazamientos del personal “in itinere” y en jornada laboral. Siendo sus funciones:

- Designar las figuras necesarias para la elaboración de un Plan de Seguridad Vial.
- Aprobar el contenido del Plan de Seguridad Vial, junto con sus objetivos e indicadores.
- Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha del Plan de Seguridad Vial y la ejecución de las acciones correctoras derivadas del mismo.
- Aprobar las acciones correctoras derivadas de los objetivos a aplicar en la empresa.
- Realizar un control periódico del grado de aplicación del Plan de Seguridad Vial y liderar su progreso y mejora.

### 5.2. RESPONSABLE DE SEGURIDAD VIAL

Es la persona nombrada por la Dirección para elaborar, desarrollar y gestionar activamente el Plan de Seguridad Vial, pudiendo compatibilizar sus funciones en esta materia con otras de acuerdo con sus capacidades y disponibilidad. Las funciones del Gestor de Movilidad serán las siguientes:

- Elaborar y desarrollar el Plan de Seguridad Vial.
- Definir y cumplir con los objetivos y actuaciones que sean de su responsabilidad y vengan derivados de la implantación del Plan de Seguridad Vial.
- Promover actitudes seguras de movilidad entre los trabajadores de la empresa.
- Integrar la cultura de la movilidad segura tanto en el conjunto de las actividades desarrolladas por la empresa como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
--	--	-------------------------------------

### 5.3. COMITÉ DE EMPRESA

El Comité de Empresa de SERCA legalmente constituido y sus representantes, juegan igualmente un importante papel, no solamente a través de la negociación colectiva, sino también en las siguientes fases:

- Elaborar propuestas y promover iniciativas.
- Servir como negociadores con la dirección o, incluso, con las autoridades de transporte, operadores, etc.
- Servir como coordinador de movilidad, o intervenir al menos en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas.
- Dar un continuo impulso y comunicación al Plan, con objeto de implicar al mayor número posible de trabajadores.

### 5.4. GRUPO DE TRABAJO PLAN DE SEGURIDAD VIAL

El Grupo de Trabajo para el Plan de Seguridad Vial, estará compuesto por el personal de SERCA, incluyendo la Dirección, por las personas que se consideren oportunas (jefaturas de área, encargados/as, mandos, asesores externos, etc.) que se ocuparán de proporcionar el soporte necesario para el avance del proyecto. Las funciones serán las siguientes:

- Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa
- Analizar el desarrollo e implantación del Plan de Seguridad Vial
- Proponer las actuaciones a implantar en la empresa
- Proponer objetivos a conseguir con la implantación del Plan de Seguridad Vial
- Realizar el seguimiento de la implantación del Plan de Seguridad Vial.

### 5.5. PERSONAL DE SERCA

Para la correcta puesta en marcha del Plan de Movilidad, además de la Dirección, es necesario contar con la participación activa de los trabajadores/as. Las funciones serán las siguientes:

- Recibir la información difundida por la empresa y derivada del Plan de Movilidad.
- Participar en la formación impartida por la empresa y derivada del Plan de Movilidad.
- Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas derivadas del Plan de Movilidad y participar en la aplicación de las mismas.



## 6. ANÁLISIS DE LA ORGANIZACIÓN

### 6.1. CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA

#### 6.1.1. PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA

SERCA es un Centro Especial de Empleo fundado hace más de 35 años en el seno del Patronato Municipal de Educación del Ayuntamiento de Torrelavega (PME), en el cual se integran el Servicio de Educación Especial (SEE) y la Escuela Municipal de Educación Infantil ANJANA (ANJANA).

SERCA Se inscribe como Centro de Iniciación Productiva el 20 de mayo de 1983 y se transforma en Centro Especial de Empleo el 17 de abril de 1984, registrándose con el número 194 en la Secretaría General del Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Desde entonces se mantiene en continua evolución, organizándose en distintas áreas supervisadas, coordinadas y dependientes de su Directora.


Este proceso de constante evolución ha transformado las actividades desarrolladas por SERCA diversificándolas hasta su actual configuración para la prestación de los siguientes servicios:

- Restauraciones ambientales; construcción y mantenimiento de jardines públicos y privados.
- Prestación de servicios de cuidado y conservación de Instalaciones Municipales;
- Trabajos de cultivos: producción de planta ornamental, forestal y de temporada.
- Formación y preparación para el empleo. Educación Ambiental.

**Los datos generales de SERCA son los siguientes:**

CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA			
Domicilio social y centro fijo de trabajo:		Los Caseríos, 134, 39317, Torrelavega (Cantabria)	
Tfno. :	942 80 08 70		
Web:	<a href="http://www.pmetorrelavega.es">http://www.pmetorrelavega.es</a>	e-mail:	<a href="mailto:serca@pmetorrelavega.es">serca@pmetorrelavega.es</a>

SERCA en las actividades municipales que realiza para el Ayuntamiento de Torrelavega, utilizan vehículos, maquinaria específica de jardinería y otros equipos, cuya labor se realiza en todo momento en la vía pública, con lo que se habrá de considerar los riesgos inherentes a los desplazamientos en misión y la exposición al factor tráfico.

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
---	--	-------------------------------------

La Política de la organización se fundamenta en la seguridad y salud laboral, el respeto al medio ambiente, la movilidad sostenible y la aplicación de sistemas de integración para las tareas (por la condición de su plantilla). Asimismo, se facilita el uso del transporte compartido (autobús de empresa) a cualquier trabajador/a para acudir al centro de trabajo de forma segura y autónoma, con independencia de su condición física, psíquica o sensorial.

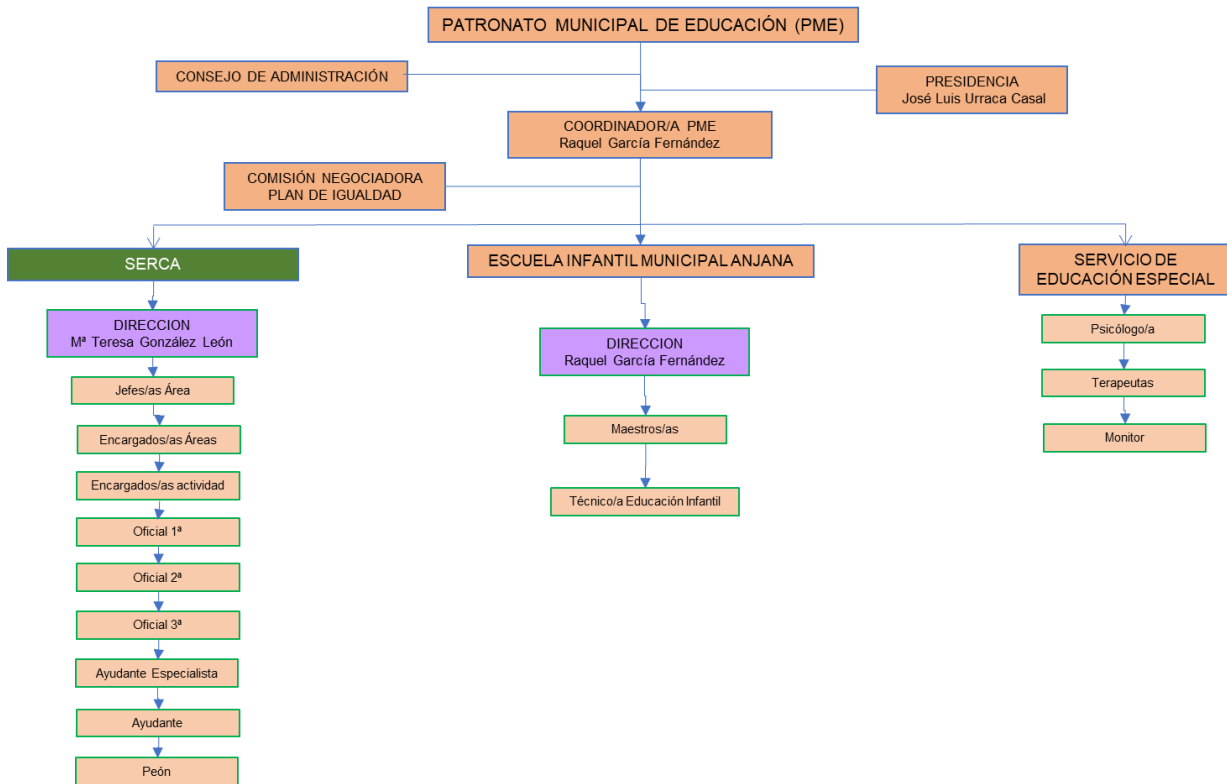
En la actualidad SERCA cuenta con un Sistema Integrado de Gestión, certificado en las Normas ISO 9001 Calidad del Servicio, ISO 14001 Gestión Ambiental e ISO 45001 Gestión de la Seguridad y Salud Laboral.

En el taller de SERCA se lleva a cabo un servicio integral de mantenimiento de los vehículos que cuenta con una gestión totalmente informatizada.

Actualmente, se dispone de una flota de 26 vehículos y/o maquinaria específica para la realización de los trabajos, la cual es revisada de forma interna en el Taller de SERCA y en algunos casos, mediante mantenedor externo autorizado. El promedio de antigüedad actual de la flota de vehículos es de 12 años.

El personal de SERCA está compuesto por una plantilla de 138 personas en el periodo desde el 01/01/2021 al 31/12/2021, habiéndose recopilado los datos de las personas que están o han estado contratadas de forma tanto indefinida como temporal en la empresa, en dicho periodo, divididas en 15 mujeres y 124 hombres, que se estructuran según el siguiente organigrama perteneciente al PME:

**Organigrama Funcional del PATRONATO MUNICIPAL DE EDUCACIÓN 2021**



**6.1.2. UBICACIÓN DE LAS INSTALACIONES**

Las instalaciones de SERCA se encuentran ubicadas en Sierrapando-Torrelavega, Cantabria, en la dirección Barrio Caserios, 134, 39317. En esta ubicación, se encuentra el centro fijo de trabajo de SERCA, donde se ubican todas las instalaciones, como; administración general, parking de vehículos de empresa, vestuarios, taller, naves almacenamiento, etc.

Todo el personal de SERCA, con independencia de si realiza traslados por misión a Torrelavega, ha de dirigirse al comienzo y al final de su jornada laboral a esta instalación, excepto el personal adscrito al Servicio de Cuidado y Conservación de Instalaciones Municipales (23 Personas). Para acudir al centro de trabajo, debido a su ubicación en zona rural, la mayor parte del personal recurre al vehículo propio o compartido, autobús de empresa desde Torrelavega u medios similares de transporte.



Gráfico 6.1.2.1 Geolocalización instalaciones SERCA (Sierrapando-Torrelavega)

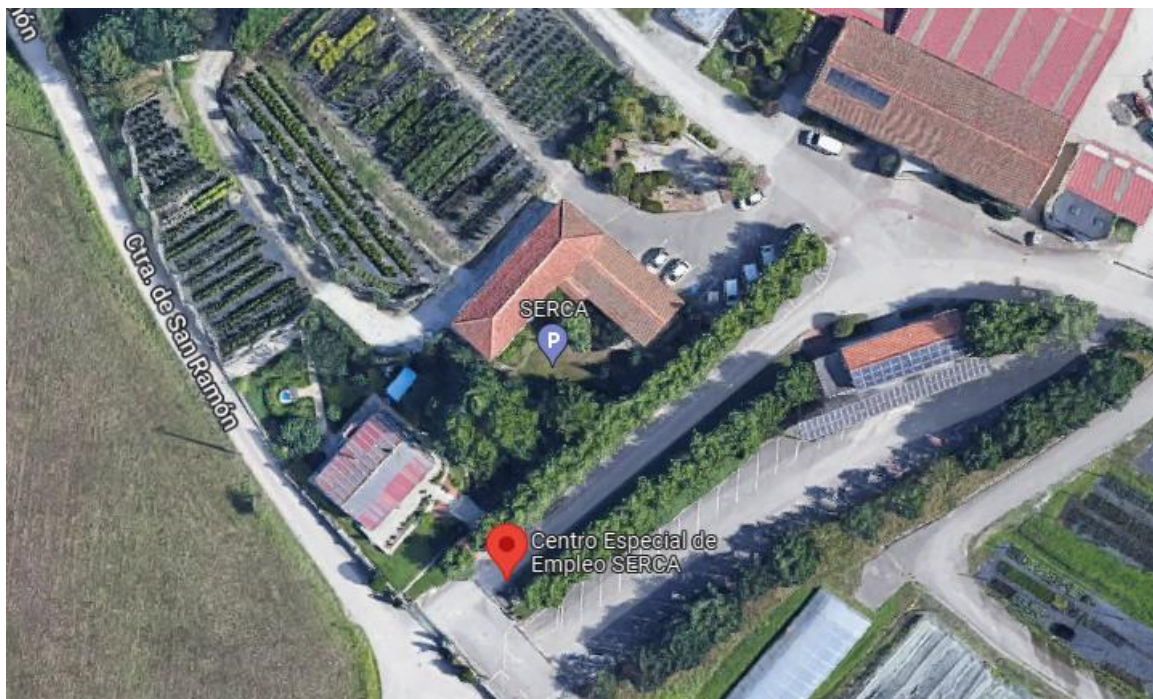


Gráfico 6.1.2.2 Vista área de las instalaciones SERCA (Sierrapando-Torrelavega)

El acceso a las instalaciones de SERCA se realiza por la misma Carretera de San Ramón, existiendo una sola entrada para el acceso, donde se encuentra en primera instancia, las áreas de aparcamiento privado de empresa y seguidamente, los edificios dedicados a la Administración y vestuarios, entre otros.

La carretera de acceso a SERCA (línea roja de la imagen siguiente), dado que es un entorno rural, de la periferia de Torrelavega, no dispone de aceras ni otros medios peatonales, si bien no existen trabajadores/as que acudan al centro caminando, según los resultados de las encuestas analizados. La vía de acceso (carretera de San Ramón) es mono carril, asfaltada y de bajo tránsito de vehículos. Las instalaciones de SERCA están asfaltadas y regulados los pasos peatonales y de tránsito.

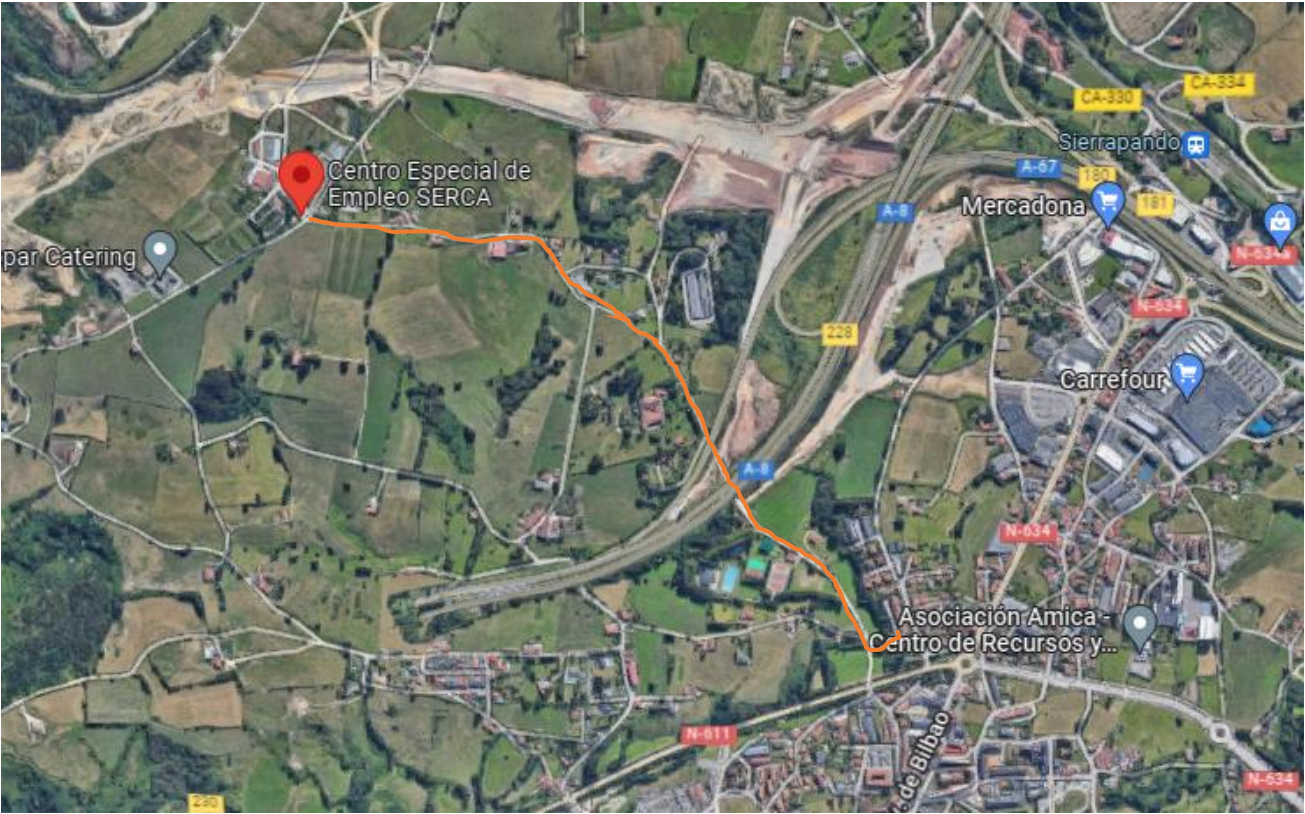



Gráfico 6.1.2.3 Carretera principal (línea naranja) de acceso a las instalaciones de SERCA (Sierrapando-Torrelavega)

	<b>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</b> <b>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</b>	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
---	---	-----------------------------

### **6.1.3. ACTIVIDAD Y RECURSOS HUMANOS**

SERCA tal y como se ha comentado anteriormente, se dedica a las actividades de jardinería y restauración ambiental para el municipio de Torrelavega, con lo que se realizan desplazamientos desde el Centro de trabajo de SERCA, tanto de forma cotidiana de la empresa (en misión), además de los desplazamientos propios de todos los trabajadores/as de casa al trabajo y viceversa.


Por otro lado, SERCA realiza actividades de sensibilización y concienciación ciudadanas, con lo que se reciben visitantes al centro de trabajo fijo con los desplazamientos que conllevan, además de las empresas subcontratadas que realizan trabajos para SERCA en sus instalaciones.

SERCA dispone de Servicio de Prevención Ajeno y todas las actividades de prevención de riesgos laborales se encuentran integradas en la actividad diaria. Además, dispone de taller de reparación propio, con un plan de mantenimiento detallado para cada vehículo, de modo que se encuentran en perfectas condiciones de uso.

Toda la actividad de SERCA se desarrolla dentro del municipio de Torrelavega, al tratarse de servicios municipales para el Ayuntamiento de Torrelavega. Si bien los desplazamientos “in itinere” son realizados no sólo dentro de la ciudad, pudiendo considerar como área de influencia la provincia de la Cantabria. Los desplazamientos fuera de este ámbito de Torrelavega por el personal y en misión, son muy poco frecuentes, correspondiéndose solamente con el personal del ámbito de Dirección, Jefaturas, Mandos, entre otros, con objeto de reuniones empresariales.

Cabe destacar que SERCA está inmersa en el Proyecto LIFE STOP CORTADERIA en colaboración con empresas especializadas y bajo coordinación de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Rural, Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria. Este Proyecto LIFE STOP CORTADERIA implica la erradicación de especies vegetales invasoras, requiriendo el desplazamiento de este equipo especializado de jardinería de SERCA, para la realización de estas actividades. Estos desplazamientos son extraordinarios, es decir no constituyen la actividad ordinaria de SERCA en aspectos de movilidad.

La empresa cuenta con una plantilla total de 138 trabajadores en el 2021, por lo que los desplazamientos en cada caso son diferentes. Teniendo en cuenta las características comunes de los

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
---	--	-------------------------------------

desplazamientos que se realizan como consecuencia del trabajo, se pueden identificar los siguientes colectivos dentro de la organización:

- Colectivo administrativo, e gestión y mantenimiento; la actividad principal se desarrolla en las oficinas (Centro fijo de SERCA). Realizan desplazamientos principalmente “in itinere”, si bien pueden realizar desplazamientos menos habituales en misión.
  
- Peones: la actividad principal se desarrolla en Torrelavega, con lo que a parte de los desplazamientos in itinere, se desplazan a Torrelavega en vehículos de empresa para realizar las actuaciones en los viales públicos. Usualmente no suelen conducir vehículos de empresa para los desplazamientos en misión. Todas las operaciones se realizan a pie en viales o jardines públicos (con o sin exposición al tráfico).
  
- Encargados, Oficiales, Ayudantes: al igual que los Peones realizan los mismos desplazamientos diarios, si bien en estos casos, conducen algún vehículo de empresa y/o manejan equipos especiales que requieren formación y capacitación específicas (máquinas de segar por ejemplo).

## 6.2. ANALISIS DE LA MOVILIDAD

Con el fin de analizar la movilidad dentro de la empresa, se ha elaborado un cuestionario que incluye una serie de preguntas que permiten obtener la información necesaria tanto de los desplazamientos por motivos de trabajo como de los desplazamientos de casa al trabajo o viceversa. Para la elaboración de este cuestionario de movilidad, se ha tenido en cuenta y en base, **La Guía del Plan de Movilidad** del PROYECTO CIRCULA DEL INSTITUTO CANTABRO DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (ICASST)

Mediante este cuestionario se pretende conocer la exposición al riesgo de cada trabajador en base por ejemplo; variables sociodemográficas, medios de transporte utilizados, los km recorridos in itinere y misión, la frecuencia de los desplazamientos, aspectos de riesgos detectados, opinión del estado de la seguridad vial en SERCA, mejoras, etc.

Estos cuestionarios han sido entregados en el primer trimestre del 2022 a todo el personal de SERCA, con una participación del 63,26% (73 encuestas realizadas/115,4 personas plantilla media 2021). Este

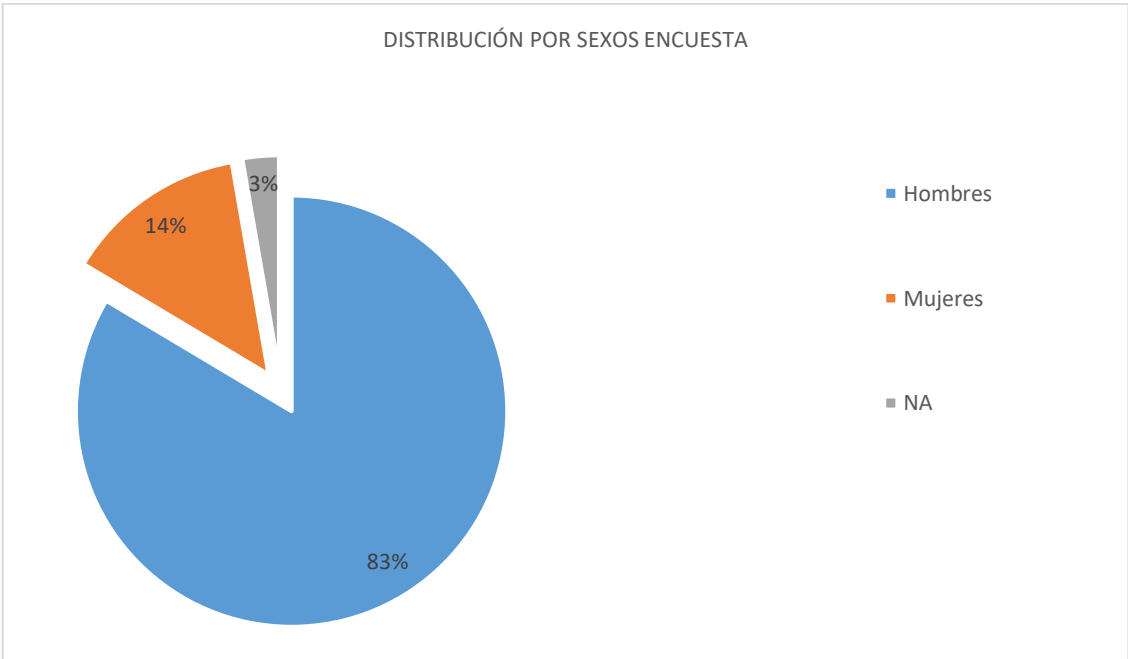
cuestionario inicial, será la base de partida para el análisis y diagnóstico inicial de la movilidad de la empresa, además de para las siguientes revisiones a futuros que se realicen.

A continuación, se analizan los resultados obtenidos en los cuestionarios de movilidad combinados con datos actuales de la organización:

**6.2.1. ACTIVIDAD Y RECURSOS HUMANOS**

Se han realizado un total de 73 encuestas, con un porcentaje de participación sobre la plantilla de SERCA a 31/12/2021 del 52%. La distribución de la muestra por sexos es como sigue a continuación.

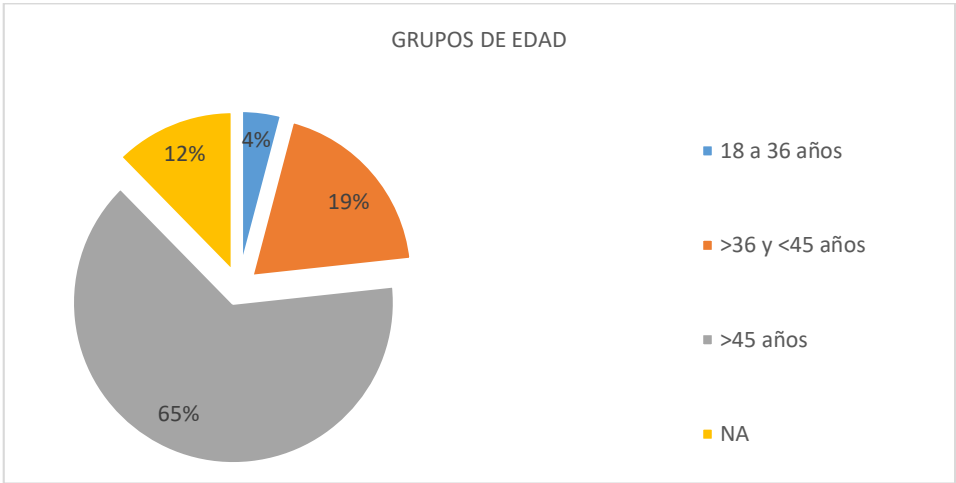
DISTRIBUCIÓN POR SEXOS ENCUESTA	RECUENTO
Hombres	61
Mujeres	10
Pregunta No respondida (NA)	2





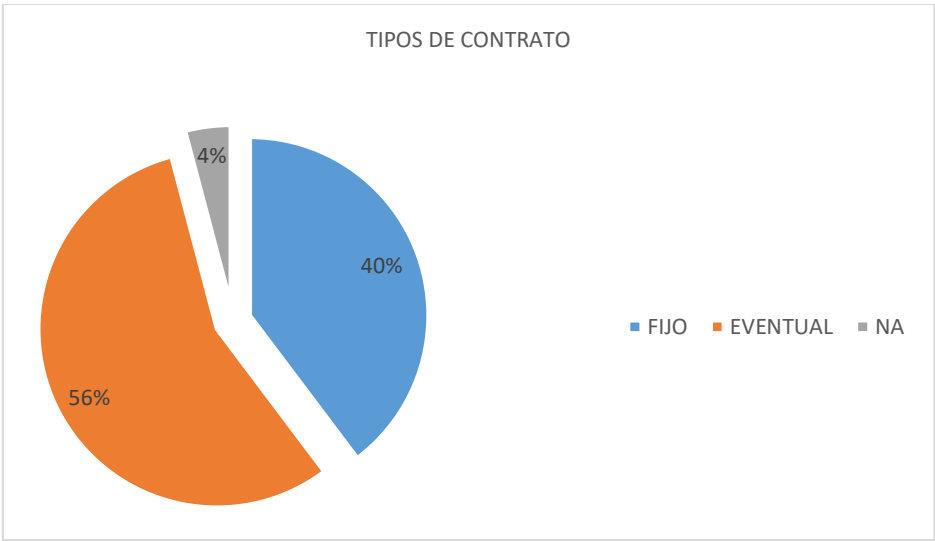
En relación a los grupos de edad de la muestra, son como siguen. La mayoría de los encuestados/as son mayores de 47 años.

GRUPOS DE EDAD	RECuento
18 a 36 años	3
>36 y <45 años	14
>45 años	47
Pregunta No respondida (NA)	9



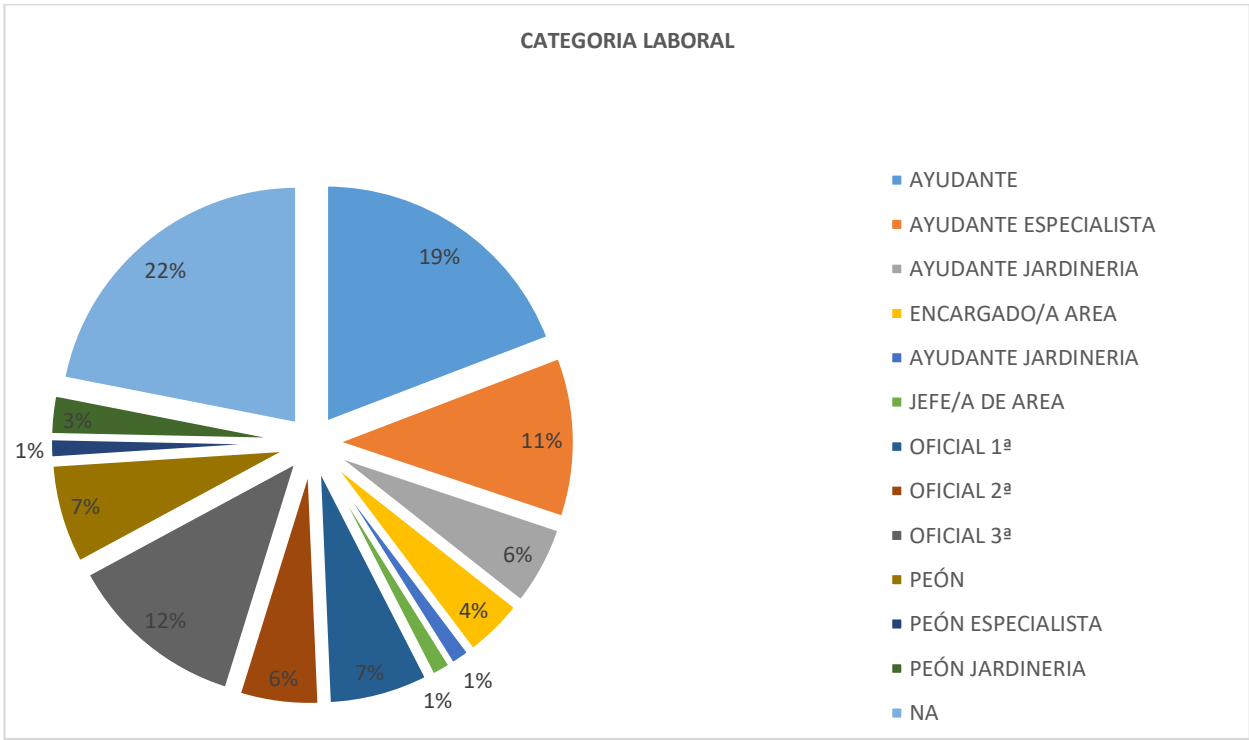
En relación a los tipos de contrato (eventual o fijo), la mayoría de la plantilla encuestada es eventual.

TIPOS DE CONTRATO	RECuento
FIJO	29
EVENTUAL	41
Pregunta No respondida (NA)	3



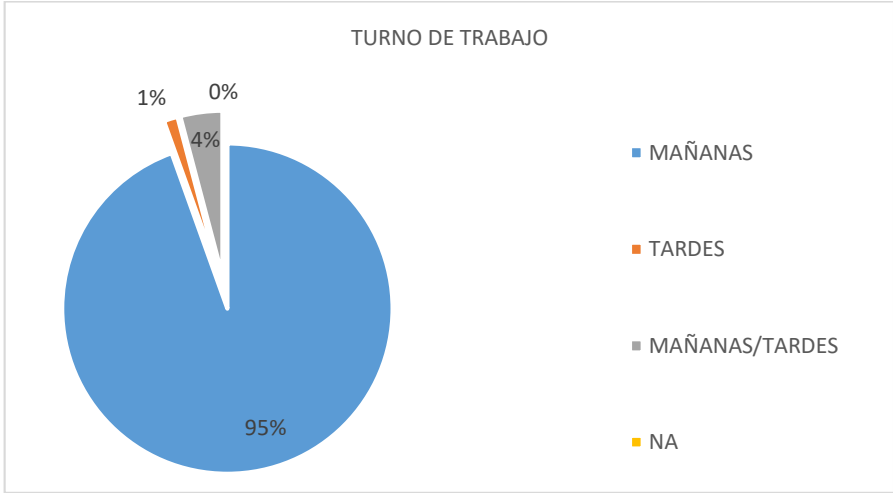
Según el organigrama en vigor de SERCA en 2021 y atendiendo a la categoría laboral, los encuestados/as se distribuyen como a continuación:

CATEGORIA LABORAL	RECuento
AYUDANTE	14
AYUDANTE ESPECIALISTA	8
AYUDANTE JARDINERIA	4
ENCARGADO/A AREA	3
AYUDANTE JARDINERIA	1
JEFE/A DE AREA	1
OFICIAL 1ª	5
OFICIAL 2ª	4
OFICIAL 3ª	9
PEÓN	5
PEÓN ESPECIALISTA	1
PEÓN JARDINERIA	2
Pregunta No respondida (NA)	16



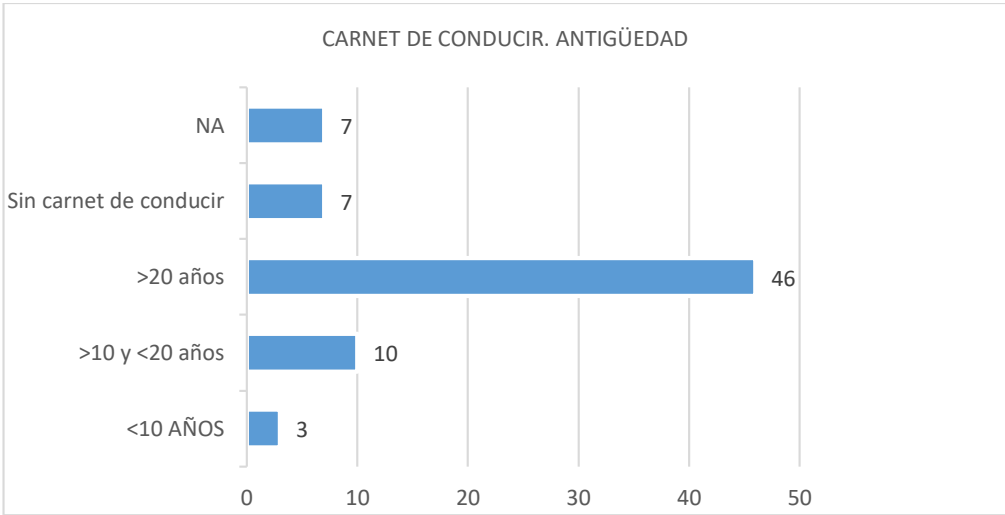
En el sondeo, los turnos de trabajo son como siguen. Prácticamente la totalidad de los encuestados realiza horario de mañanas en jornada continua.

TURNO DE TRABAJO	RECuento
MAÑANAS	69
TARDES	1
MAÑANAS/TARDES	3
Pregunta No respondida (NA)	0



De la muestra, es mayoritario el personal con más de 20 años de antigüedad de carnet de conducir, seguido de la horquilla entre 10 y 20 años. Esta situación se corresponde con la edad media >47 años de los encuestados, por una mayor experiencia de conducción.

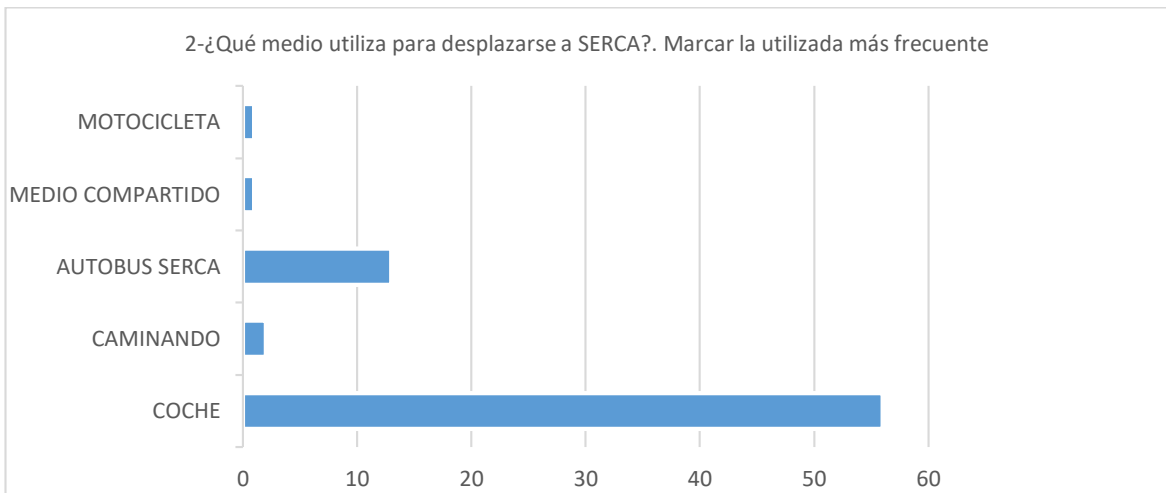
CARNET DE CONDUCIR. ANTIGÜEDAD	RECuento
<10 AÑOS	3
>10 y <20 años	10
>20 años	46
Sin carnet de conducir	7
Pregunta No respondida (NA)	7



A continuación se desarrollan las respuestas a cada una de las preguntas del cuestionario referidas a movilidad en la empresa.

**2-¿Qué medio utiliza para desplazarse a SERCA? Marcar la utilizada más frecuente**

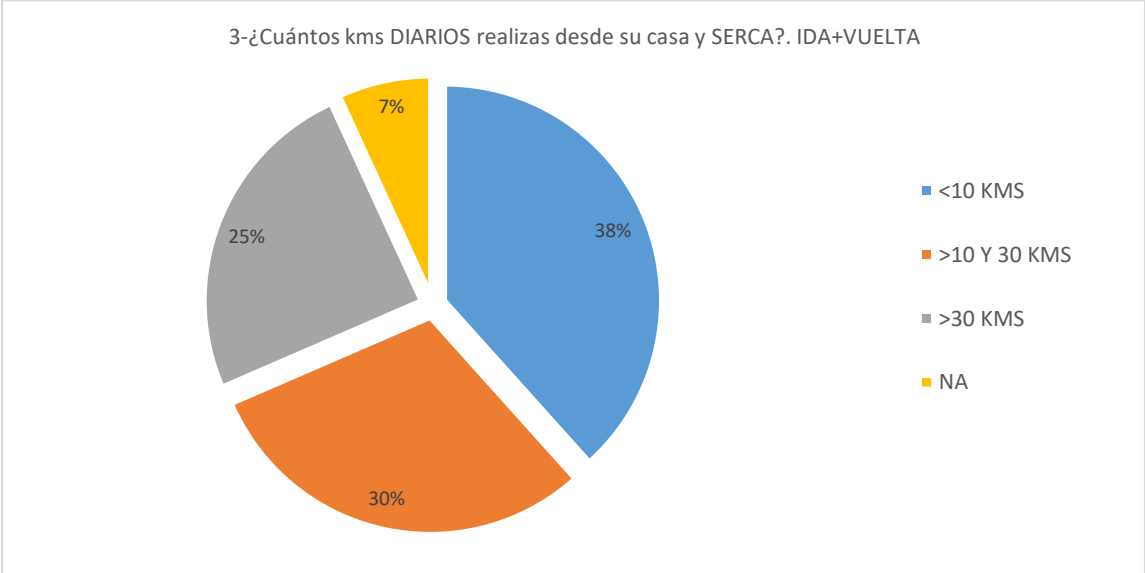
	<b>Recuento</b>
COCHE	56
CAMINANDO	2
AUTOBUS SERCA	13
MEDIO COMPARTIDO	1
MOTOCICLETA	1



La mayor parte de los encuestados/as utilizan el vehículo propio para trasladarse al Centro Fijo de SERCA y en segunda posición, utilizan el autobús de empresa desde Torrelavega a SERCA.

**3-¿Cuántos kms DIARIOS realizas desde su casa y SERCA? IDA+VUELTA**

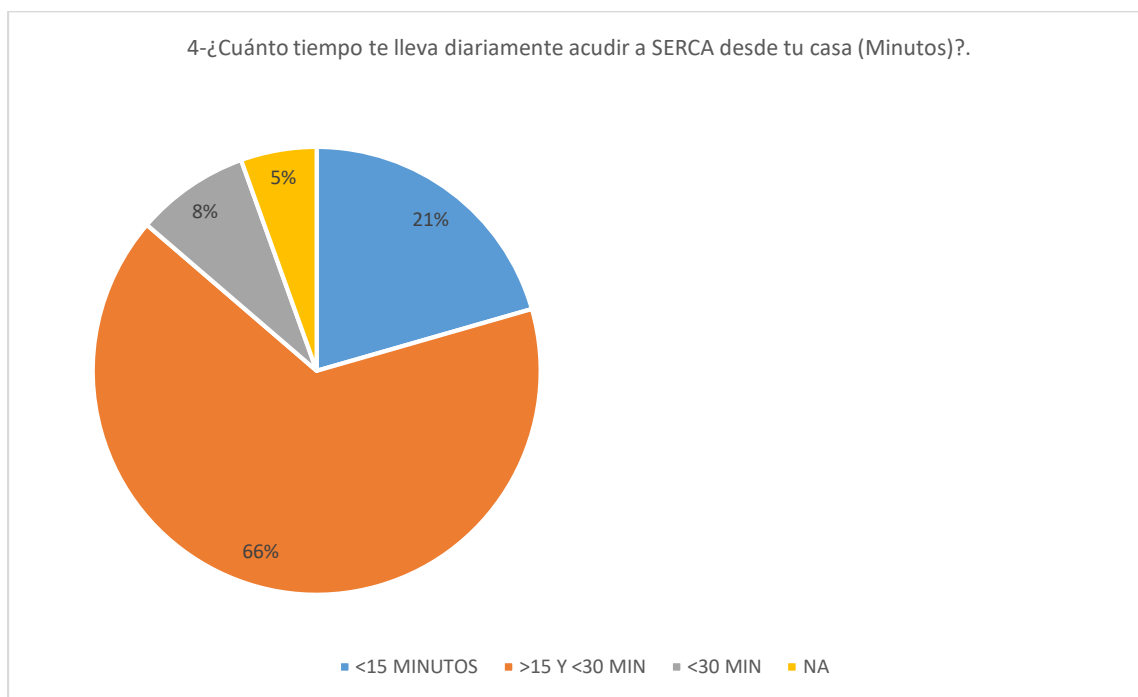
	<b>Recuento</b>
<10 KMS	28
>10 Y 30 KMS	22
>30 KMS	18
Pregunta No respondida (NA)	5



En relación a los desplazamientos in itinere, los kms diarios (ida vuelta) están muy repartidos en las distintas escalas encuestadas, si bien la mayor parte realiza desplazamientos menores a 10kms. Con los datos obtenidos, denotan que la plantilla encuestada se encuentra próximo al Centro de trabajo fijo de SERCA.

**4-¿Cuánto tiempo te lleva diariamente acudir a SERCA desde tu casa (Minutos)?**

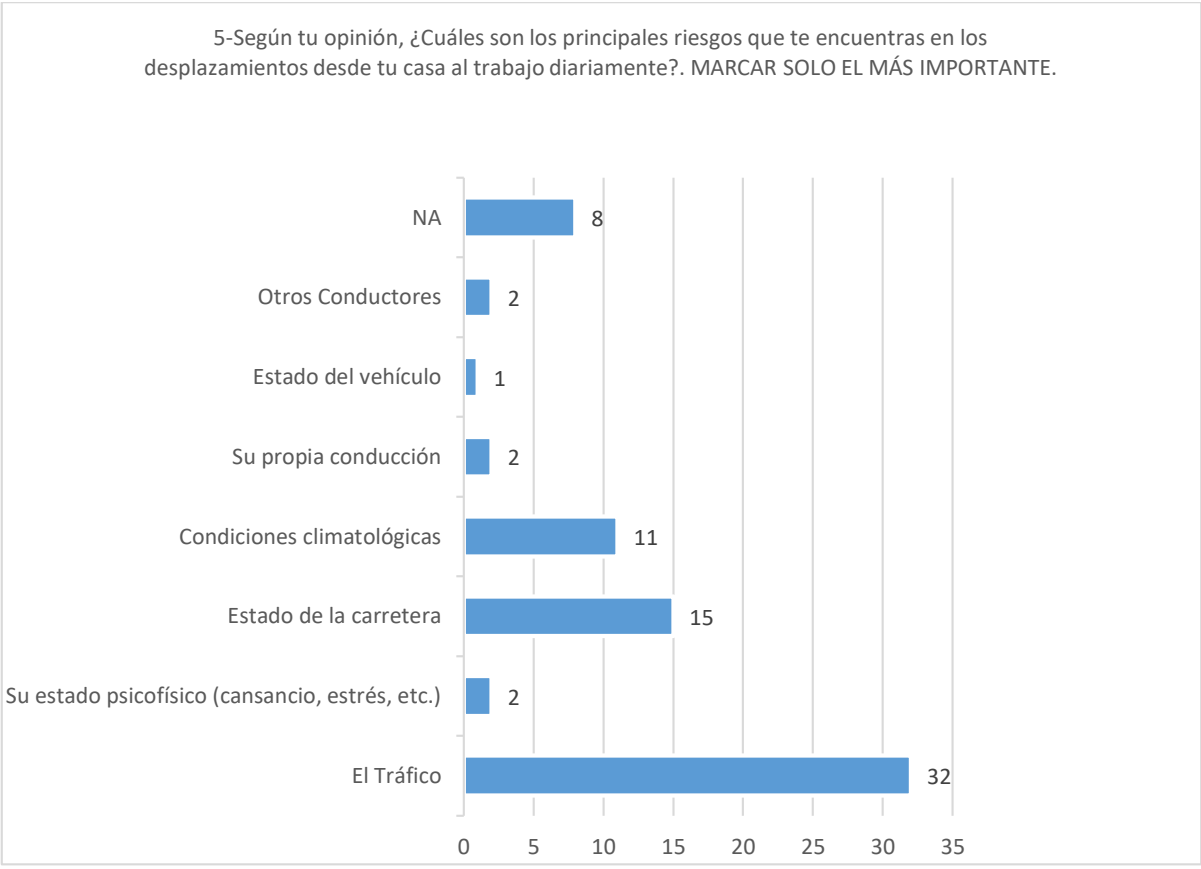
	<b>Recuento</b>
<15 MINUTOS	15
>15 Y <30 MIN	48
<30 MIN	6
Pregunta No respondida (NA)	4



La mayor parte de los encuestados/as realiza un trayecto de duración media entre 15 y 30 minutos, utilizando en su mayor parte medios propios de desplazamiento particulares, principalmente coches.

**5-Según tu opinión, ¿Cuáles son los principales riesgos que te encuentras en los desplazamientos desde tu casa al trabajo diariamente? MARCAR SOLO EL MÁS IMPORTANTE.**

	Recuento
El Tráfico	32
Su estado psicofísico (cansancio, estrés, etc.)	2
Estado de la carretera	15
Condiciones climatológicas	11
Su propia conducción	2
Estado del vehículo	1
Otros Conductores	2
Pregunta No respondida (NA)	8



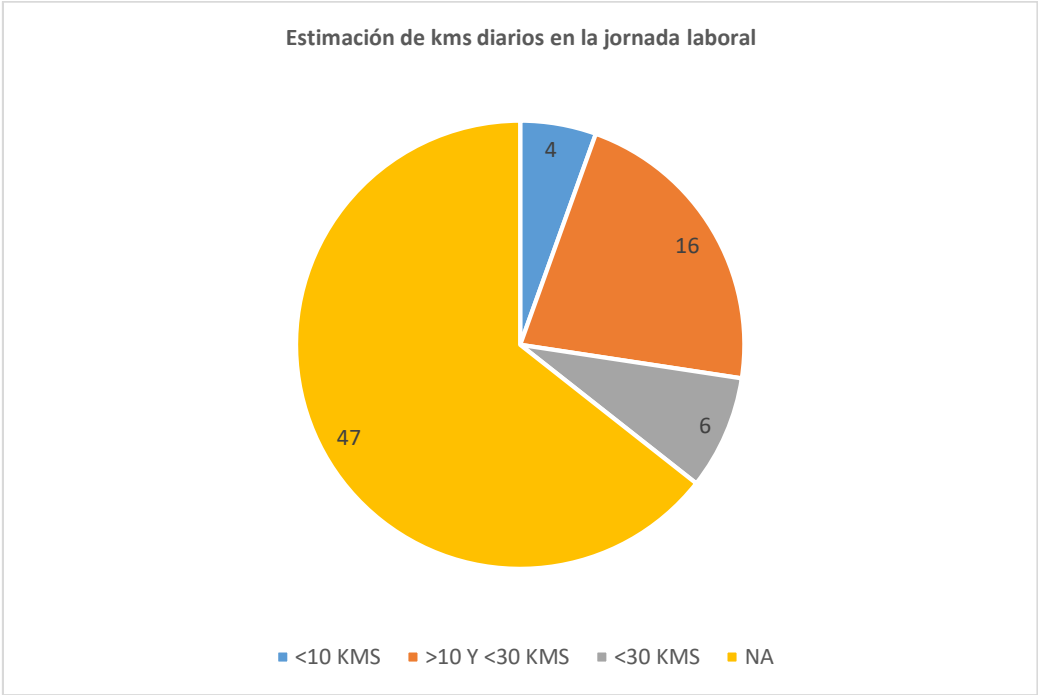
De manera predominante, los encuestados/as manifiestan que el tráfico es uno de los riesgos más importantes que determinan los desplazamientos y movilidad.

6-¿Conduces algún vehículo de empresa de SERCA?		6.1-En caso afirmativo, ¿Cuántos kms estimas que haces diariamente en tu jornada?		6.2- Los desplazamientos en la jornada, son planificados por:		6.3- ¿Con cuánto tiempo de antelación de planifican los desplazamientos?, ya sea por Vd. o por la empresa.	
	Recuento		Recuento		Recuento		Recuento
SI	36	<10 KMS	4	Empresa	34	Diario	48
NO	34	>10 Y <30 KMS	16	Yo mismo	3	Semanal	2
NA	3	<30 KMS	6	NA	36	Mensual	3
		NA	47			NA	20

\*NA: Pregunta no respondida

En los resultados obtenidos, se concluye que:

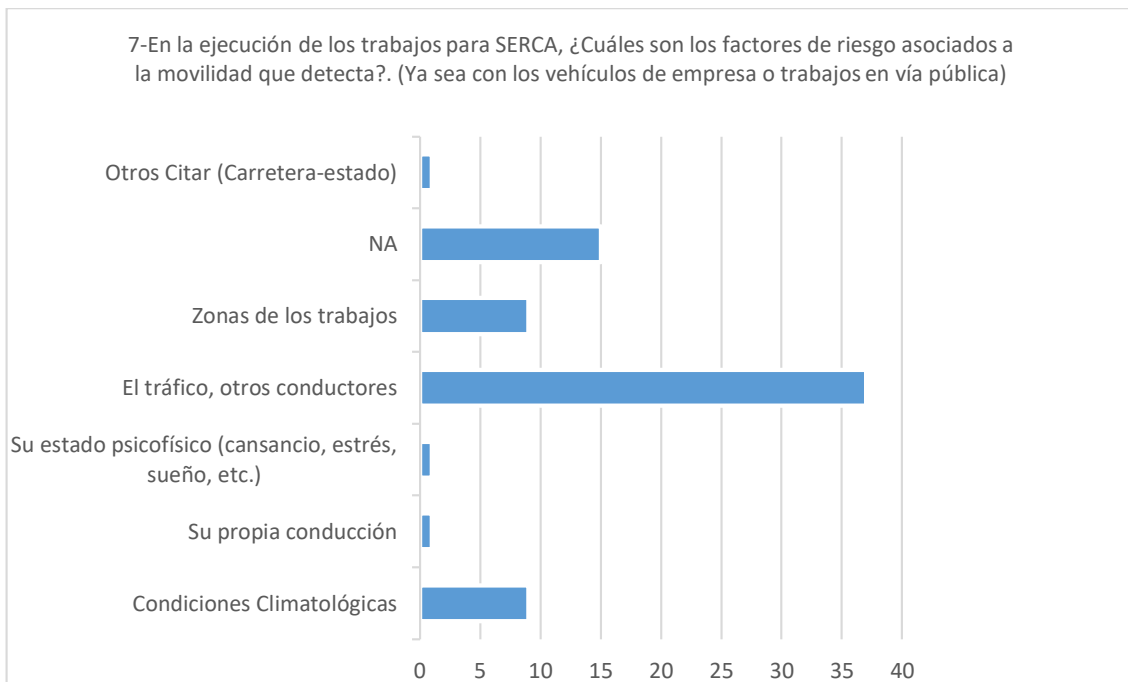
- Las personas encuestadas que conducen o no vehículos de empresa, están prácticamente igualadas, si bien a favor por las personas que conducen vehículos de SERCA (SI=36; NO=34)
- Dieciséis personas realizan más de 10 y menos de 30 kms diariamente en la jornada laboral, si bien 47 personas no han respondido a esta pregunta.
- En mayoría, todos los desplazamientos son planificados por la empresa. Igualmente, los desplazamientos son planificados de forma diaria en su mayoría.





**7-En la ejecución de los trabajos para SERCA, ¿Cuáles son los factores de riesgo asociados a la movilidad que detecta? (Ya sea con los vehículos de empresa o trabajos en vía pública)**

	Recuento
Condiciones Climatológicas	9
Su propia conducción	1
Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)	1
El tráfico, otros conductores	37
Zonas de los trabajos	9
Otros Citar (Carretera-estado)	1
Pregunta No respondida (NA)	15



La mayoría responde que los factores de riesgos en la ejecución de los trabajos (en misión), están vinculados con las condiciones meteorológicas y el estado del tráfico. Un porcentaje alto de ellos encuestados responde que las zonas de trabajos tienen factor de riesgos y el restante no responde a la pregunta.

**8-¿Has tenido algún accidente de tráfico en los últimos cinco años?**

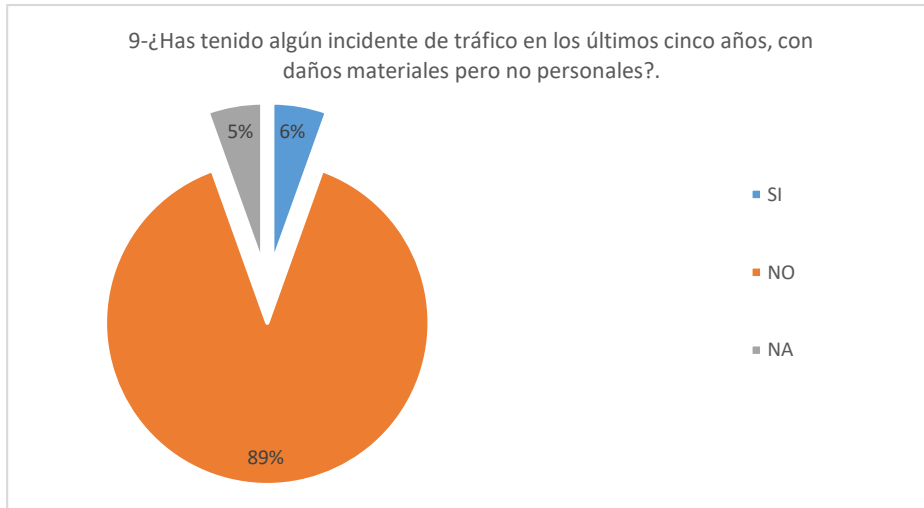
	<b>Recuento</b>
SI	3
NO	66
Pregunta No respondida (NA)	4



Un total de 66 encuestados/as responde que no ha tenido ningún accidente de tráfico en los últimos cinco años. Esta situación es muy positiva en términos del Plan de Movilidad, grado de concienciación del personal y experiencia en conducción.

**9-¿Has tenido algún incidente de tráfico en los últimos cinco años, con daños materiales pero no personales?**

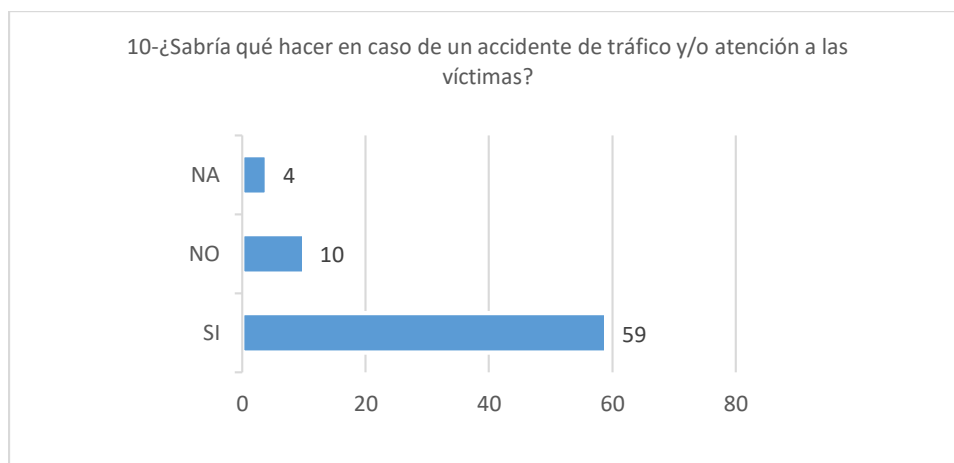
	Recuento
SI	4
NO	65
NA	4



De igual forma que en el caso de los accidentes, los incidentes por daños materiales y no personales, obtienen los mismos resultados.

**10-¿Sabría qué hacer en caso de un accidente de tráfico y/o atención a las víctimas?**

	Recuento
SI	59
NO	10
NA	4



Un porcentaje medio alto responde que no sabría qué hacer en caso de accidente de tráfico, es por ello que se incorpora esta cuestión articulada por una actividad formativa para el personal, relacionado con técnicas de primeros auxilios, asistencia a víctimas, etc.

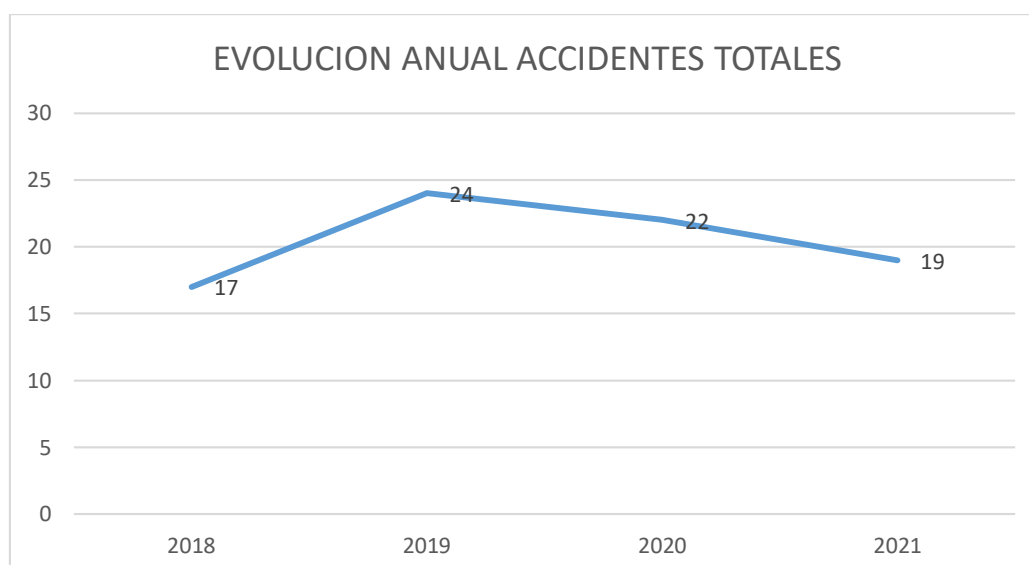
### 6.3. ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES

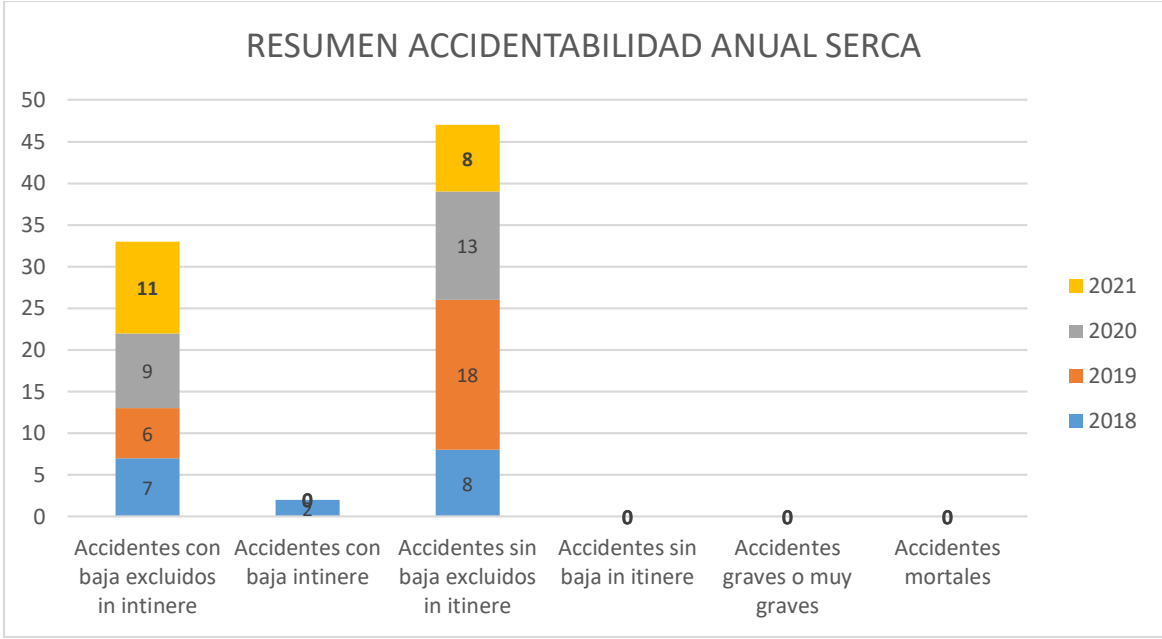
Dentro de los accidentes / incidentes ocurridos en la empresa en años de estudio, se puede diferenciar entre los siguientes grupos o tipos de accidentes:

- Accidentes laborales: todos aquellos que supongan lesión para el trabajador/a en el desarrollo de su trabajo, relacionados o no con la movilidad.
- Accidentes/incidentes con terceros: implican daños en la propiedad de terceros y/o lesión, por la realización de las actividades de SERCA en la vía pública.
- Accidentes/Incidentes internos: todos aquellos que no impliquen daños a otros vehículos y sin lesión para el personal o terceros implicados. Estos pueden suceder tanto en la vía pública como en las instalaciones de la empresa.

En relación a los accidentes laborales en SERCA a nivel global de los últimos cuatro años, se ofrecen los siguientes resultados:

RESUMEN ACCIDENTABILIDAD POR AÑOS				
	2018	2019	2020	2021
Accidentes con baja excluidos in itinere	7	6	9	11
Accidentes con baja itinere	2	0	0	0
Accidentes sin baja excluidos in itinere	8	18	13	8
Accidentes sin baja in itinere	0	0	0	0
Accidentes graves o muy graves	0	0	0	0
Accidentes mortales	0	0	0	0
<b>Totales</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>19</b>





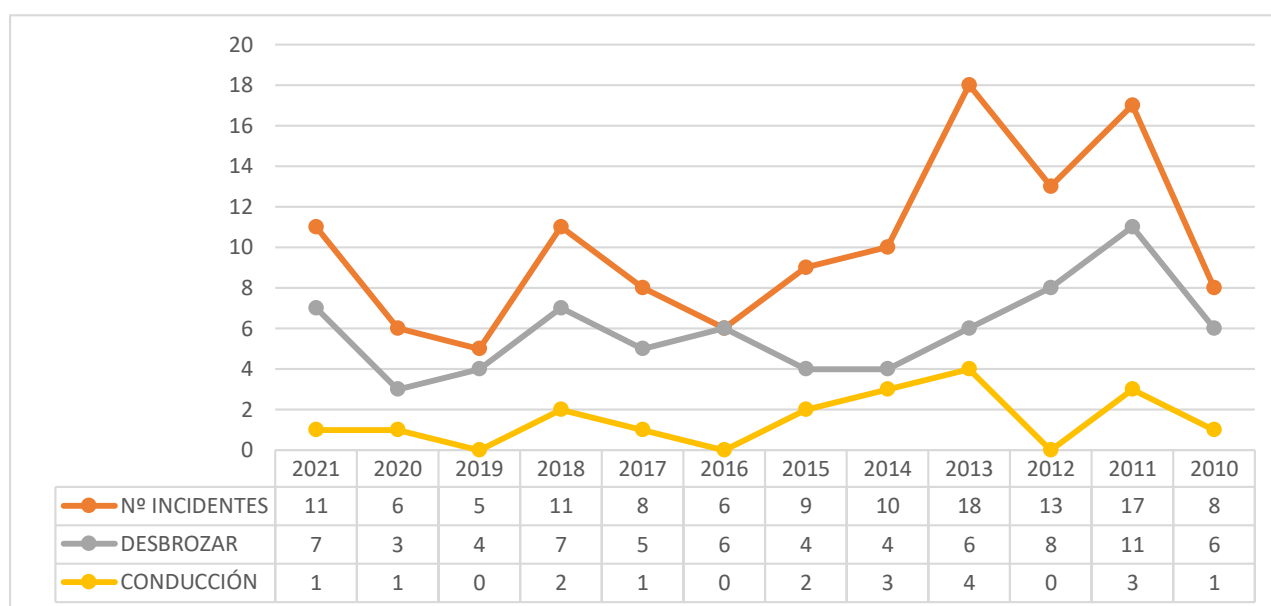
Como se puede comprobar en los resultados obtenidos de los últimos cuatro años, los accidentes laborales vinculados a movilidad representan un porcentaje muy reducido en relación a los accidentes de la empresa totales por otros motivos no asociados a la circulación.

En los resultados, se aprecia que en relación a desplazamientos in itinere, solo han ocurrido 2 accidentes con baja en el año 2018, el resto de años no consta ningún accidente vinculado a desplazamientos al centro de trabajo ni tampoco asociados a la conducción con daños personales dentro de la jornada de trabajo. Asimismo, tampoco hay accidentes graves o mortales en este periodo.

En relación a los incidentes con terceros sin daños personales, se derivan de las actividades que realiza SERCA en los viales públicos de Torrelavega, en la que por el uso de maquinaria, pueden dañarse vehículos, propiedades o similares, sin daños personales a los trabajadores/as o terceros. Estos daños pueden ser con motivo también de la conducción, incluyendo asimismo daños por ejemplo con el uso de máquinas segadoras, entre otros.

Los datos de accidentes/incidentes de los últimos cuatro años, son como siguen a continuación:


INCIDENTES			
AÑO	Nº INCIDENTES	ACTIVIDADES TRABAJOS	CONDUCCIÓN
2021	11	7	1
2020	6	3	1
2019	5	4	0
2018	11	7	2



Como se puede observar en los datos analizados de los últimos cuatro años, los incidentes en la empresa en el 2021 presentan un aumento en relación al 2020. Esta explicación viene dada por la influencia de la pandemia del año 2020, en la que disminuye la actividad de la empresa y con ella, el índice de incidentes global.

Los incidentes expresamente relacionados con la conducción permanecen constantes a lo largo del periodo estudiado, siendo en su totalidad ligados a incidentes con maquinaria específica (desbrozadoras, segadoras, etc.), que se relacionan con daños a la propiedad privada.

Cabe destacar, que en el periodo analizado desde el 2018 al 2021, no se han recibido multas ni sanciones de tráfico por el uso de los vehículos/maquinaria de la empresa.

	CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA PLAN DE SEGURIDAD VIAL	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
--	---	-----------------------------

#### 6.4. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD


Tras el análisis de los accidentes de la empresa y la movilidad a través de los cuestionarios facilitados a los trabajadores y los datos de accidentabilidad/incidentes de la empresa, se llega a las siguientes conclusiones:

La empresa en líneas generales tiene un índice de siniestralidad vinculado a la movilidad, muy bajo. Sólo se han computado dos accidentes con baja en el año 2018 por in itinere, el resto de años no consta ningún accidente por in itinere ni dentro de la jornada laboral. Asimismo, no consta en el periodo de estudio, ningún accidente vinculado a la movilidad, salvo los dos casos asociados a desplazamientos in itinere.

Los trabajadores siguen empleando como medio de transporte más habitual el coche propio, empleando en menor proporción las opciones de transporte colectivo facilitadas por SERCA o el uso de coche compartido, entre otros.

En relación a los incidentes con daños a la propiedad (terceros o internos), son a consecuencia de las actividades que realiza SERCA en la vía pública, asociados por ejemplo a proyecciones contra vehículos por el uso de desbrozadoras, caídas de ramas, daños en fachadas, etc. Son daños a la propiedad sin daños personales por razón de ejecución de los trabajos. Asimismo, estos incidentes se han computado separándolos en “Conducción”, dado que en ese momento se estaba conduciendo un vehículo u máquina, produciendo el daño a la propiedad.

En el periodo del 2018 al 2021 no consta ningún accidente con o sin baja, ni mortal, asociado a circulación en “misión”. Asimismo, tampoco se han recibido multas o sanciones de tráfico de ninguno de los vehículos de la flota de SERCA.

	<b>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</b> <b>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</b>	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
--	---	-----------------------------

## 7. EVALUACIÓN DE RIESGOS

Una vez realizado el diagnóstico de la situación de SERCA, el siguiente paso consiste en realizar una evaluación de riesgos que permita asignar el nivel de exposición al riesgo de cada colectivo identificado en la organización. A partir de este nivel de riesgo se determina el colectivo/s prioritario/s sobre el que actuar y establecer el plan de acciones.

El primer paso es determinar la asignación del nivel de exposición al riesgo de cada uno de los colectivos de la empresa. Se considerarán también otros colectivos que podrían verse dañados, como los usuarios/as de las vías públicas o los peatones.

Para ello, se deben determinar los factores de riesgo en base a los cuales se realizará la evaluación de riesgos, valorando el riesgo, las consecuencias del mismo y establecimiento de prioridades de actuación.

Podemos agrupar los factores de riesgo en cuatro grandes grupos:

- El factor **humano: supone** el 70-90% de la responsabilidad en un accidente. La mayoría de los accidentes de tráfico están vinculados a aspectos como el exceso de velocidad, cansancio, alcohol, distracciones, etc.
- El factor vehículo: la antigüedad, su seguridad pasiva, la condición en la que se encuentra, etc.
- El **factor vía y las condiciones climáticas**: conservación, trazado, anchura, señalización de las vías, control del tráfico y supervisión por parte de la autoridad policial competente, así como condiciones meteorológicas ambientales: oscuridad, lluvia, hielo, nieve, viento, calor excesivo, etc.
- El **factor del entorno y de gestión**: relacionado con la organización del trabajo, como la gestión preventiva, factores temporales, factores psicosociales, ubicación del centro y sus instalaciones y vigilancia de la salud.



## 7.1. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN

La metodología a emplear será la siguiente:

### 1-Detectar los factores de riesgo en función de los cuatro grupo anteriormente descritos.

Se identifican los diversos factores de riesgo para cada uno de los colectivos de la empresa. Estos factores serán evaluados en función de una serie de ítems o preguntas que permitan establecer el nivel de riesgo en cada caso.

### 2-Identificar los riesgos y realizar la valoración

De cada uno de los factores identificados, se identificarán todos los riesgos a los que está expuesto cada uno de los colectivos afectados por la actividad de la empresa. A continuación, se realiza la evaluación del riesgo en base a la probabilidad de ocurrencia y la gravedad de las consecuencias.

La probabilidad se determina a través del histórico de la empresa, tomando como referencia la base de datos de accidentes de la empresa.

A partir de la información recogida en la base de datos de accidentes, se realiza un análisis de los riesgos y sus consecuencias y se calcula el % de ocurrencia de cada uno de los riesgos- causa

$$\% \text{ ocurrencia} = \frac{\text{n}^\circ \text{ de accidentes por cada riesgo-causa identificado}}{\text{n}^\circ \text{ incidentes/accidente totales}}$$

Una vez obtenido el % de ocurrencia, se evalúa la probabilidad según la siguiente tabla:

VALOR	PROBABILIDAD
10	Es el resultado más probable: >50%
7	Es bastante posible: 2-50%
4	Baja posibilidad de ocurrencia. < 2%
1	Nunca ha ocurrido en los dos últimos años

Para evaluar la gravedad se utilizan los siguientes criterios:

VALOR	GRAVEDAD
<b>10</b>	Muerte
<b>6</b>	Lesiones. Incapacidad permanente
<b>4</b>	Lesiones. Incapacidad temporal
<b>1</b>	Lesiones con heridas leves, contusiones, golpes,

A continuación, se calcula el nivel de riesgo (NR= P x S)


Según el valor obtenido se evalúa el riesgo:

NR	NIVEL DE RIESGO
<b>1-20</b>	<b>Riesgo bajo</b>
<b>20-50</b>	<b>Riesgo medio</b>
<b>50-100</b>	<b>Riesgo alto</b>

### 3-Establecer las prioridades de actuación

En función de la valoración de los riesgos hay que asignar la prioridad de ejecución de las medidas de actuación según los criterios establecidos en la tabla siguiente:

NIVEL DE SIGNIFICANCIA	PRIORIDAD DE LAS MEDIDAS
<b>Bajo</b>	Hay que tratar de corregirlo. Hay que reforzar la situación actual y prestar atención ante cualquier situación que pueda ser perjudicial
<b>Medio</b>	Hay que corregirlo lo antes posible, aplicando las medidas correctivas propuestas
<b>Alto</b>	Hay que corregirlo de manera inmediata. Es urgente y prioritario que adopte las medidas preventivas propuestas de forma inmediata para reducirlo. Este factor de riesgo incide negativamente en su seguridad vial.

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
--	--	-------------------------------------

La planificación de las medidas preventivas se realizará en función de los resultados obtenidos en la valoración de riesgos y la priorización de las medidas. Esta planificación quedará contemplada en el desarrollo del plan de seguridad vial y a través de los objetivos estratégicos y específicos y las tareas que se van a desarrollar en cada caso, de forma integrada en el Sistema de Gestión de SERCA.

## 8. SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

Dado que es el primer Plan de Seguridad Vial que se implanta en SERCA, no se disponen de resultados de revisiones de Planes anteriores.


De forma anual se revisará por SERCA y el personal implicado en la gestión del Plan de Seguridad, los resultados obtenidos, que se integrarán con el Sistema Integrado de Gestión.

Los resultados obtenidos y el análisis realizado, será trasladado al personal de SERCA con objeto de información, concienciación y sensibilización, además de para conseguir retroalimentación para posibles mejoras o incidencias que se trasladen por el personal.

### 8.1. MEJORAS ALCANZADAS EN LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

Previo a la implantación del Plan de Seguridad Vial, SERCA cuenta con las siguientes mejoras relacionadas con la seguridad y movilidad.

- Sistema de Gestión Integrado;** certificado según las Normas ISO 9001:2015 Calidad del Servicio, ISO 14001:2015 Gestión Ambiental y ISO 45001:2018 de Seguridad Vial certificado por entidad externa acreditada por ENAC. La compañía realiza un importante esfuerzo en términos humanos y económicos, para superar las auditorias anuales necesarias para el mantenimiento del Sistema y sus Normas, además de la mejora continua, especialmente en términos de seguridad y salud laboral por la ISO 45001.
  
- Estudio del 100% de los accidentes laborales,** en SERCA todos los accidentes e incidentes laborales estén asociados o no con la movilidad, son analizados. Esto conlleva el análisis de las causas, la toma de acciones correctoras y el seguimiento de las acciones. El objetivo principal, es garantizar que los incidentes en la empresa no se materializasen en un posible

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
--	--	-------------------------------------

accidente, además de trasladar las conclusiones obtenidas a las evaluaciones de riesgos del puesto de trabajo, con la posterior formación del personal afecto.


- Transporte lanzadera para el desplazamiento de los trabajadores al centro de trabajo.** La compañía ha realizado un esfuerzo para fomentar el uso del transporte de la empresa (autobús de empresa) por parte de los trabajadores, con el fin de poder reducir el posible número de accidentes “in itinere” y disminuir el impacto ambiental indirecto de la organización. A raíz de la implantación del Plan, se potenciará el uso del autobús de empresa o el uso de coche compartido como medios de desplazamiento al Centro de trabajo.
  
- Buzón de recomendaciones de los empleados.** SERCA dispone de métodos de recogida de opiniones para todo el personal, para que pueden hacer llegar sus sugerencias en materia de seguridad vial u otras cuestiones. Esta acción se refuerza con los sondeos de opinión del personal, que se venían realizando con anterioridad por las Normas ISO implantadas.

## 9. DESARROLLO DEL PLAN

Para SERCA la seguridad vial es uno de los aspectos más importantes tanto interna como externamente, teniendo en cuenta tanto los accidentes “in itinere” como los accidentes en misión o los accidentes de conductores.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, así como la diagnosis realizada, SERCA marca como líneas estratégicas del Plan de Seguridad Vial las siguientes:

- Trabajar para la reducción de accidentes en todos los niveles de la organización.
- Eliminar conductas entre el personal de la organización que pongan en riesgo la seguridad vial propia, de compañeros o del resto de usuarios/as de la vía pública.
- Mejorar los medios disponibles en la empresa, reduciendo la antigüedad de la flota.
- Potenciar la formación en seguridad vial del personal, especialmente en los casos de actuación ante emergencias, señalización en vías públicas, etc.
- Mejorar la identificación de los autobuses en caso de situación de emergencia.

	<b>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</b> <b>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</b>	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
--	---	-----------------------------

### 10.1. OBJETIVOS A ALCANZAR Y PLAN DE ACCIÓN

Teniendo en cuenta las líneas estratégicas definidas anteriormente, **SERCA** ha definido una serie de objetivos específicos con el fin de alcanzar el objetivo estratégico fijado.

Para el desarrollo de estos objetivos se tendrá en cuenta el enfoque diferente que se ha de establecer según se trate de accidentes “in itinere” o accidentes en misión, ya que el margen de actuación con el que cuenta la Compañía a la hora de actuar es muy diferente según el tipo de siniestro y teniendo en cuenta el aspecto de que SERCA es una empresa municipal que depende de las inversiones que se autoricen por el PME.

Los objetivos fijados por SERCA son tanto objetivos cuantitativos como cualitativos, pero en cualquier caso van a llevar asociados indicadores que nos permitan medir el grado de consecución y el período de tiempo en el que se estima que van a ser alcanzados.

Los objetivos irán orientados a la prevención, teniendo en cuenta los 4 factores de riesgo identificados anteriormente: factor humano, factor de vehículo y equipamiento, factor de la vía y condiciones climáticas y factor del entorno y gestión.


Teniendo en cuenta estos aspectos y las líneas estratégicas marcadas en el presente plan, **SERCA** desarrollará objetivos específicos a lo largo de la vigencia del plan orientados a la reducción de los accidentes y teniendo presente las líneas estratégicas marcadas.

Estos objetivos se desarrollan dentro del Sistema de Gestión Integrado de SERCA, y para todos ellos se definen las acciones más adecuadas a llevarlos a cabo, así como los plazos de ejecución de cada una de las acciones, los responsables de ejecución, los medios necesarios y el método de seguimiento. Además, se definen los indicadores necesarios que permitan valorar el grado de avance del objetivo, así como, una vez cerrado, el grado de consecución del mismo.

**Para la implantación del presente Plan de Movilidad, se han consensuado los siguientes objetivos de mejora:**

OBJETIVO/META	ACCIONES	INDICADOR	VALOR ESPERADO	PLAZO
<p><b>Mejoras de la señalización del aparcamiento para la flota de vehículos de empresa,</b> comprendiendo actuaciones sobre la señalización y organización del flujo de entrada/salida de los vehículos de SERCA, con objeto de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimizar la seguridad del tráfico en las instalaciones</li> <li>▪ Creación de un circuito de entrada y salida, para reducir los tiempos de entrada/salida de vehículos.</li> <li>▪ Organización y distribución de espacios de aparcamiento en base a las necesidades actuales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Estudio de organización de espacios y necesidades.</li> <li><input type="checkbox"/> Señalización circuitos entrada/salida. Señalética aparcamientos.</li> <li><input type="checkbox"/> Campaña Informativa al personal</li> <li><input type="checkbox"/> Evaluación de resultados obtenidos</li> </ul>	Grado de ejecución	>80% ejecución	Hasta 31/12/2023
<p><b>Manual del conductor.</b> Disponer de un manual del conductor, en donde se informará a todos los conductores de como prestar el servicio, como actuar en caso de accidentes, etc., considerando además factores ambientales y más específicos de emergencias u de calidad del servicio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Elaboración Manual del Conductor.</li> <li><input type="checkbox"/> Campaña formativa personal.</li> <li><input type="checkbox"/> Evaluación de resultados obtenidos.</li> </ul>	Grado de ejecución	100% ejecución	Hasta 31/12/2022
<p><b>Formar al personal en seguridad vial.</b> Programar cursos de formación de seguridad vial, en función de las necesidades detectadas entre los trabajadores/as, además de tener atención a las peculiaridades en diversidad funcional de la plantilla de SERCA.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Diseño programa formativo en seguridad vial.</li> <li><input type="checkbox"/> Ejecución formación personal.</li> <li><input type="checkbox"/> Evaluación de resultados obtenidos</li> </ul>	Personal formado	100% plantilla	Hasta 1T 2023
<p><b>Sistema de información sobre accidentes.</b> SERCA a través del Tablón de comunicaciones con el personal, plantea informar a todos los trabajadores/as sobre los accidentes ocurridos, disponiendo además de un espacio para la publicación de campañas divulgativas, alertas de seguridad, ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Puesta en marcha de Tablón (adquisición).</li> <li><input type="checkbox"/> Control operacional programado y seguimiento accidentes/incidentes.</li> <li><input type="checkbox"/> Preparación Informes Tablón.</li> <li><input type="checkbox"/> Comunicación en tablón a todo el personal.</li> </ul>	Comunicaciones realizadas	>5 comunicaciones anuales	Anual 31/12/2022

OBJETIVO/META	ACCIONES	INDICADOR	VALOR ESPERADO	PLAZO
<p><b>Campañas divulgativas sobre seguridad vial, transporte verde, etc.,</b> SERCA plantea realizar campañas divulgativas sobre el transporte verde, aspectos importante en materia de seguridad vial, a través los canales de información dispuestos con el personal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Diseño de campaña divulgativa.</li> <li><input type="checkbox"/> Ejecución campaña.</li> <li><input type="checkbox"/> Valoración de resultados.</li> </ul>	<p>Campañas realizadas</p>	<p>&gt;2 campañas</p>	<p>Anual (31/12/2022)</p>
<p><b>Mejorar la participación en la encuesta de movilidad del personal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Revisión encuesta movilidad.</li> <li><input type="checkbox"/> Ejecución sondeo entre el personal.</li> <li><input type="checkbox"/> Valoración de resultados.</li> </ul>	<p>Cuestionarios obtenidos/total de la plantilla</p>	<p>&gt;80% participación</p>	<p>Anual 31/12/2022</p>
<p><b>Visitas escolares.</b> La compañía dispone de un programa de visitas escolares, donde será posible incluir un módulo de seguridad vial o de buenas prácticas emprendidas por SERCA, con el fin de sensibilizar a los menores en relación a las normas de seguridad vial, es decir a las partes interesadas externas de la organización</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Diseño programa formativo.</li> <li><input type="checkbox"/> Ejecución programa visitas escolares.</li> <li><input type="checkbox"/> Valoración de resultados.</li> </ul>	<p>Sobre visitas escolares anuales</p>	<p>&gt;2 visitas escolares año</p>	<p>Anual durante el 2023</p>
<p><b>Sensibilización grupos de interés externos de SERCA,</b> con objeto de extender las buenas prácticas en seguridad vial al resto de grupos externos, tales como; Ayuntamiento, proveedores, asociaciones, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Elaboración documento de comunicación externa para sensibilización.</li> <li><input type="checkbox"/> Envío comunicado.</li> <li><input type="checkbox"/> Traslado resultados</li> </ul>	<p>Comunicaciones realizadas</p>	<p>&gt;1 comunicación anual</p>	<p>Anual 31/12/2022</p>

	<b>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</b> <b>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</b>	Fecha: 01/05/2022 REV.-0
--	---	-----------------------------

## **10.2. IMPLANTACIÓN DEL PLAN**

Una vez definidos los planes de acción y, en función de los plazos establecidos en cada uno de ellos, se deben de comenzar a desarrollar cada una de las acciones establecidas dejando constancia de los avances en cada uno de los planes.

Para que la implementación del Plan de Seguridad Vial en la empresa tenga éxito es necesaria la implicación de todo el personal de SERCA y en especial de la actividad formativa/divulgación de las medidas y plan de acción contenidas en el.

Con esta comunicación, SERCA pretende que todos los miembros de la organización tengan conocimiento del Plan desde el primer momento, así como de los objetivos estratégicos y específicos, su contenido y plazos de consecución. De este modo, se pretende que sean conscientes de la política en materia de Seguridad Vial de la empresa, así como de la importancia de sus acciones para llevarla a cabo.

## **10.3. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN**

El sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo. Cabe la posibilidad de detectar desviaciones en el desarrollo del plan y, por tanto, de introducir medidas correctivas.

La vigencia del Plan se extenderá desde mayo del 2022, y comprenderá el 2022, 2023 y 2024, salvo que se realicen cambios/modificaciones del mismo antes del final del plazo.

El seguimiento del Plan quedará reflejado a través de los objetivos específicos y su planes de acción y los indicadores asociados para evaluar el grado de avance de cada objetivo, disponiendo de los datos de partida y el avance alcanzado en el período a analizar

Para cada objetivo se extraerán conclusiones sobre el grado de avance, si se han llevado a cabo las acciones definidas, si se están cumpliendo los plazos establecidos y si los resultados intermedios permitirán alcanzar los resultados objetivos establecidos inicialmente.



Si a lo largo del seguimiento se observasen desviaciones con respecto a lo establecido en cada uno de los planes de acción, se aplicarán las medidas correctivas que se consideren necesarias, revisando e incluyendo nuevas acciones en el Plan de Acción correspondiente.

A pesar de que con la implantación del presente Plan de seguridad se espera reducir los accidentes de tráfico, es posible que algún trabajador/a sufra un accidente, en cuyo caso se realizará un registro del mismo, recopilando toda la información necesaria para su análisis. En caso de que exista lesión para el trabajador se canalizará a través del Informe de Investigación de accidentes establecido en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

**Para el control y seguimiento del Plan de Movilidad, se establecen los siguientes indicadores que están integrados en el Sistema de Gestión de SERCA.**

INDICADORES	VALOR OBTENIDO 2021	VALOR ESPERADO	RESULTADO
Accidentes vinculados a la movilidad	0	0	Conforme
Accidentes por desplazamientos in itinere	0	0	Conforme
Incidentes anuales sin daños personales sólo materiales (vinculados a conducción)	1	<5	Conforme
% de multas por velocidad registradas en vehículos de la empresa sobre el total de desplazamientos realizados.	0	<3% total plantilla	Conforme
Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial en la empresa en el último año/dos años (número de trabajadores que han asistido a formación en seguridad vial entre el total de trabajadores de la empresa).	NA	100%	Incluido como objetivo para el 2022. Los trabajadores/as reciben formación en SST para riesgos puesto de trabajo y factores ambientales
% de trabajadores que utilizan la opción del coche compartido en sus desplazamientos laborales.	NA	>10% plantilla	Se traslada para el 2022
% de trabajadores que utilizan el autobús de empresa	NA	>15% plantilla	Se traslada para el 2022. No hay datos de usuarios/as del autobús calculados en el 2021

INDICADORES	VALOR OBTENIDO 2021	VALOR ESPERADO	RESULTADO
% de trabajadores que utilizan medios sostenibles de movilidad	NA	>1% plantilla	Traslado para el 2022. Debido a la diversidad funcional de la plantilla, es complicado fijar un % más elevado
Reclamaciones recibidas por movilidad en la empresa	0	<2 anuales	Conforme
No conformidades abiertas por desviaciones en movilidad	0	<2 anuales	Conforme
Objetivos realizados anual (vinculados a movilidad)	4 realizados previa implantación	>3 año	Conforme


## 10. FACTORES DE RIESGO

Sin duda, el uso de vehículos aporta a los usuarios/as una mejora en la calidad de vida, mayor capacidad de movilidad, bienestar, comodidad, etc. A pesar de todas estas ventajas tiene asociado un grave problema: la accidentalidad vial.

Si contabilizamos el tiempo que dedicamos a la conducción es fácil detectar que la mayoría está relacionado con los desplazamientos que se realizan durante la jornada laboral o para ir y volver al puesto de trabajo.

Por otro lado, el concepto equivocado de accidente como un hecho ligado al azar y difícilmente evitable sigue arraigado a nuestro subconsciente, dificultando así su prevención y control.

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tráfico o la minimización de sus efectos.

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
--	--	-------------------------------------

Los accidentes son previsible y evitables. Por cada accidente ocurrido hay gran cantidad de sucesos que podrían haber terminado en accidente y gran cantidad de acciones inseguras e incorrectas en la carretera. La OMS (Organización Mundial de la Salud), en el año 2004, estableció que “la seguridad vial no es accidental”.

### FACTORES DE RIESGO:

Podemos agrupar los factores de riesgo en tres grandes grupos:

- El factor humano** supone el 70-90% de la responsabilidad en un accidente. La mayoría de los accidentes de tráfico reflejan aspectos como son el exceso de velocidad, cansancio, alcohol, distracciones, etc.
- El factor vehículo:** la antigüedad, su seguridad pasiva, la condición en la que se encuentra, etc.
- El factor vía y las condiciones climáticas:** conservación, trazado, anchura, señalización de las vías, control del tráfico y supervisión por parte de la autoridad policial competente, condiciones meteorológicas ambientales: oscuridad, lluvia, hielo, nieve, viento, calor excesivo, etc.
- El factor del entorno y de gestión:** relacionado con la organización del trabajo, como la gestión preventiva, factores temporales, factores psicosociales, ubicación del centro y sus instalaciones y vigilancia de la salud.

#### 10.1. FACTORES HUMANOS

Son muchos los factores que pueden incidir en el conductor y ser causantes de un accidente. Entre el 70 y el 90% de la accidentalidad, sea o no laboral, se debe a comportamientos inseguros de las personas debidos a alteraciones psicofísicas transitorias o a estados de modificación de la conducta que alteran la aptitud del conductor:

- Fatiga, distracciones, sueño (45% de los AT)

- Alcohol
- Drogas
- Enfermedades
- Medicamentos
- Aspectos psicológicos: estrés, depresión, ansiedad...


Las acciones orientadas a influir sobre el factor humano deben ir enfocadas tanto al trabajador como a la empresa por medio de la formación y sensibilización de los conductores, con el fin de conseguir que se adopten las medidas preventivas necesarias.

A continuación se describe más detalladamente cada factor de riesgo, así como las medidas preventivas generales a aplicar en todo tipo de desplazamientos, tanto dentro del entorno laboral como fuera del mismo.

ASPECTOS	MEDIDAS
<p><b>FATIGA</b></p> <p>La fatiga es una pérdida progresiva de la capacidad de respuesta debido a la ejecución prolongada de una tarea. La conducción requiere un esfuerzo físico y mental, por lo que en periodos prolongados puede llevar al cansancio. Entre sus consecuencias destacan dificultad para concentrarse, aumento del tiempo de reacción y somnolencia.</p> <p>La fatiga es especialmente relevante en conductores profesionales y depende de dos factores fundamentales: sobrecarga física (fatiga muscular por postura prolongada) y sobrecarga mental (estado de alerta o atención constante).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cuando se trate de viajes largos y siempre que sea viable, se intentará por parte de la empresa que sus empleados viajen en medios de transporte colectivos: trenes, aviones, etc.</li> <li>▪ Dormir lo suficiente antes de iniciar un viaje largo.</li> <li>▪ Llevar ropa ancha y cómoda.</li> <li>▪ Ajustar bien el asiento, el reposacabezas y el volante del vehículo.</li> <li>▪ Conducir a la velocidad recomendada (cuanto mayor es la velocidad mayor atención se requiere y antes aparece la fatiga).</li> <li>▪ Beber agua en abundancia para que la deshidratación no cause fatiga muscular y somnolencia.</li> <li>▪ Llevar gafas de sol siempre que sea posible, especialmente en las horas centrales del día para reducir la fatiga de la vista.</li> <li>▪ Nada de alcohol.</li> </ul>
<p><b>DESATENCIÓN-DISTRACCIONES</b></p> <p>Se trata de un proceso en el que algún objeto, evento o persona dentro o fuera del vehículo consigue desviar la atención de la tarea de conducir. Este factor ha aumentado en los últimos años, y es uno de los que más contribuye a</p>	<p><b>Para ello están las correspondientes pausas.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Evitar manipular los mandos en la medida de lo posible.</li> <li>▪ No intentar matar o expulsar insectos mientras se conduce.</li> </ul>

ASPECTOS	MEDIDAS
<p>provocar accidentes junto con el cansancio, la fatiga y el alcohol.</p> <p>Es importante evitar las distracciones mientras se conduce y tomar conciencia de que cuando se está al volante, la ejecución de una tarea secundaria que conlleve la desviación de la atención puede convertirse en una trampa para una conducción segura.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Está prohibido el uso del teléfono móvil.</li> <li>▪ En caso de desplazamientos en misión o personales, realizar paradas cada 200 kilómetros o 2 horas de conducción para que no aparezcan síntomas de fatiga y aumenten las distracciones.</li> <li>▪ No girarse para hablar con personas que vayan en los asientos traseros del vehículo.</li> <li>▪ No es recomendable beber ni comer mientras se conduce.</li> </ul>
<p><b>SUEÑO:</b></p> <p>Se trata de uno de los primeros 5 factores que causan AT con víctimas.</p> <p>Causas fundamentales por las que aparece el sueño al volante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La fatiga, el esfuerzo físico y psíquico importante y acumulado.</li> <li>• El calor o la falta de oxígeno en el vehículo.</li> <li>• La ingestión de determinados fármacos.</li> <li>• Las vías monótonas (hipnosis de la autopista).</li> <li>• El estado físico y la edad.</li> </ul> <p>El sueño anula totalmente las capacidades de conducción, siendo uno de los factores más peligrosos ya que ocasiona la pérdida total del control del vehículo. Está implicado en el 15-30% de los AT en España en los últimos años.</p>	<p>No realizar comidas copiosas antes de iniciar un viaje.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dormir el número de horas adecuadas para un descanso correcto.</li> <li>▪ Realizar paradas frecuentes.</li> <li>▪ Ventilar adecuadamente el vehículo.</li> <li>▪ Evitar fumar mientras se conduce ya que aumenta la somnolencia y las distracciones en el vehículo particular.</li> </ul>
<p><b>ALCOHOL y DROGAS</b></p> <p>El alcohol deteriora la capacidad de conducción y aumenta el riesgo de tener un accidente.</p> <p>No hay un límite a partir del cual comienza el deterioro. Este deterioro puede manifestarse ya con niveles inferiores a 0,2g/l. Cuanto más elevado es el nivel de alcohol más elevado es el riesgo.</p> <p><b>El alcohol provoca:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de la despreocupación, la temeridad y la agresividad.</li> <li>• Desprecio del peligro, tendencia a transgredir las normas y a correr más.</li> </ul>	<p>Se prohíbe el consumo de alcohol y/o drogas de manera tajante tanto durante la jornada laboral como a la hora de las comidas.</p>

ASPECTOS	MEDIDAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falsea la apreciación de las distancias y velocidades.</li> <li>• Errores en la circulación.</li> <li>• Señalización incorrecta de las maniobras y conducción errática.</li> <li>• Disminución de los reflejos y el tiempo de reacción.</li> <li>• Aumento del sueño y la fatiga.</li> <li>• Reducción del campo visual (efecto túnel).</li> </ul> <p>La alcoholemia alcanza su punto máximo 1 hora después de haber tomado la última copa.</p> <p>Negarse a realizar las pruebas de alcoholemia está penado con 6 meses a 1 año de cárcel y con la retirada del carné de 1 a 4 años.</p>	
<p><b>MEDICAMENTOS</b></p> <p>En general, debido a su capacidad para modificar las condiciones psicofísicas del conductor, los fármacos se consideran como uno de los factores que inciden en el factor humano, pudiendo interferir en la seguridad para la conducción de vehículos.</p>	<p>En todo caso es deber del médico preguntar por los hábitos de conducción, toma de fármacos, informar sobre las repercusiones de las enfermedades y evaluar el riesgo-beneficio del tratamiento instaurado sobre la aptitud para la conducción</p>
<p><b>ASPECTOS PSICOLÓGICOS: ESTRÉS, DEPRESIÓN Y ANSIEDAD</b></p> <p><b>CONSECUENCIAS DEL ESTRÉS AL VOLANTE:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conducir es una actividad exigente y cambiante y, por tanto, potencialmente estresante.</li> <li>- Un conductor estresado no está en las mejores condiciones para conducir con seguridad ya que las exigencias del tráfico lo sobrepasarán fácilmente, aumentando significativamente la tensión y el malestar interior.</li> </ul>	<p><b>Algunos consejos para reducir el estrés y la agresividad al volante:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disminuir la velocidad y adecuarla a las circunstancias de la vía, el flujo del tráfico y el estado emocional.</li> <li>• Aceptar las circunstancias del tráfico. Puede ayudar escuchar una música agradable y relajante.</li> <li>• No alterarse frente a un conductor torpe, lento y/o agresivo y procurar evitarlo.</li> <li>• Evitar discutir con los acompañantes de viaje.</li> </ul>

	<p>CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO SERCA</p> <p>PLAN DE SEGURIDAD VIAL</p>	<p>Fecha: 01/05/2022 REV.-0</p>
--	--	-------------------------------------

## 10.2. FACTORES DE RIESGO RELACIONADOS CON EL VEHÍCULO

En lo que respecta a la revisión de los distintos parámetros técnicos del vehículo relacionados con la seguridad, la empresa ha de garantizar que los distintos vehículos de la empresa cumplan los requisitos pertinentes, incluso más allá de los que marca la ley.

- Mantenimiento del vehículo: neumáticos, frenos, luces, dirección, amortiguación, bocina.
- Documentación: permiso de circulación, tarjeta ITV, certificado de seguro y último recibo, carné de conducir y DNI del conductor. No tener actualizada la revisión de la ITV puede dar lugar a que, en caso de accidente, el seguro no cubra las contingencias suscritas en la pertinente póliza.
- Repuestos obligatorios: dos triángulos de señalización, rueda de repuesto y herramientas, chaleco reflectante, juego de luces y herramientas.
- Los conductores deben tener una correcta posición de asiento y postura al conducir.
- Seguridad en el transporte de animales y carga.
- Usar correctamente la seguridad pasiva del vehículo:
  - Espejos retrovisores
  - Cinturón de seguridad, sin utilizar pinzas.
  - Reposacabezas: a la altura de los ojos.
  - Airbag

Para tomar conciencia de las problemáticas de seguridad derivadas del empleo de uno u otro tipo de vehículo y llevar a cabo la revisión de los distintos parámetros técnicos de dichos vehículos relacionados con la seguridad, pueden emplearse fichas de seguridad y listas de chequeo.

En cualquier caso, se debe tomar el vehículo como una herramienta más de trabajo, con lo que debe de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes del conductor. Por tanto, es necesario llevar un control exhaustivo y un mantenimiento periódico de los elementos principales del vehículo

**10.3. FACTORES DE RIESGO RELACIONADOS CON LA VÍA Y LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS**

La vía es el escenario en el que se desarrolla el tráfico. Existe una serie de elementos estables y cambiantes que cuando se unen inciden en nuestra forma de conducir y en muchas ocasiones negativamente, debido a la falta de formación de los conductores en este tipo de situaciones.

En cuanto a las condiciones meteorológicas, existen diversos aspectos ambientales como la niebla, tormentas, precipitaciones (nieve, granizo, lluvia, chubascos), viento y olas de frío o calor.

Es muy difícil establecer acciones para tratar de influir sobre estos factores, ya que son aspectos ajenos a la conducción. En cualquier caso, es muy importante disponer de formación e información, lo que permitirá al conductor estar atento a las circunstancias, condiciones y anticiparse a lo que pueda ocurrir.

Es de vital importancia realizar una óptima planificación previa al desplazamiento teniendo en cuenta la situación meteorológica y el estado de las carreteras, sobre todo si se trata de desplazamientos de largo recorrido, teniendo en cuenta diversos factores que se detallan a lo largo de este apartado.

Debido a que las condiciones climatológicas son consideradas un riesgo por la empresa y los trabajadores/as, se describen a continuación algunas de las consecuencias que pueden tener sobre la conducción y se ofrecen recomendaciones para controlar y/o evitar accidentes relacionados con las siguientes causas, tanto dentro del entorno laboral como fuera del mismo.

FACTOR	MEDIDAS
<p><b>CONducir de Noche</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siempre que sea posible conducir de día, evitando en la medida de lo posible la conducción de noche.</li> <li>▪ Realizar frecuentes descansos. No realizar comidas copiosas y evitar completamente el alcohol.</li> <li>▪ Mantener en buen estado los faros y limpios los cristales. Retrovisores.</li> <li>▪ Utilizar el alumbrado adecuado a cada situación.</li> <li>▪ Ajustar la velocidad a la capacidad de visión lateral y frontal para controlar el tiempo de reacción y el de detención.</li> </ul>



FACTOR	MEDIDAS
<p><b>CONducir con HIELO</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La conducción con hielo es muy peligrosa, ya que la calzada se convierte en una especie de pista de patinaje, por lo que se deben extremar las precauciones.</li> <li>▪ Con tiempo húmedo y frío o en zonas de montaña la calzada puede estar helada o deslizante. Reducir la velocidad.</li> <li>▪ Hay zonas de la calzada especialmente propensas a las heladas como lugares húmedos, sombríos, badenes, puentes, pasos elevados, etc.</li> <li>▪ En los puertos de montaña las condiciones pueden cambiar de una vertiente a otra. Si al empezar a subir un puerto la calzada está mojada, lo previsible es que la parte alta de la carretera tenga hielo. Utilizar neumáticos especiales.</li> <li>▪ Evitar las maniobras bruscas, procurando pasar las zonas de hielo a ser posible de forma recta o muy suave. Si se pierde el control evitar frenar e intentar controlar el vehículo haciendo contra volantes.</li> </ul>
<p><b>CONducir SI NIEVA</b></p>	<p><b>PARA MEJORAR LA ADHERENCIA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realizar una conducción suave, sin movimientos bruscos de la dirección ni cambios de marchas repentinos. Todos los mandos del vehículo (freno, acelerador, embrague, etc.) deben accionarse con extrema precaución.</li> <li>▪ Mantener los neumáticos en buen estado, a la presión debida.</li> <li>▪ Mantener los frenos en buen estado, frenado con suavidad y comprobando su eficacia con frecuencia.</li> <li>▪ Aumentar la distancia de seguridad.</li> <li>▪ Reducir la velocidad para adecuarla a las circunstancias de cada caso.</li> </ul>

FACTOR	MEDIDAS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utilizar las cadenas, que deben colocarse en las ruedas motrices antes de que se comience a patinar y en un lugar que no suponga peligro para los demás.</li> <li>▪ Las rampas se deben subir lentamente, a velocidad sostenida y con la marcha más larga posible.</li> <li>▪ En pendientes se debe bajar a velocidad muy moderada y en una relación de marcha corta para utilizar el freno motor, utilizando el freno lo indispensable.</li> </ul> <p><b>PARA MEJORAR LA VISIBILIDAD:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La nieve se puede helar y el uso del limpiaparabrisas puede ser inútil si no se añade anticongelante al depósito del agua para que al esparcirse sobre el cristal disuelva la nieve o el hielo. Si se acumulara tal cantidad de nieve que el limpiaparabrisas no barriera toda la superficie del cristal nos detendríamos para retirarla.</li> <li>▪ Utilizar la luz delantera de niebla en caso de nevada y la posterior de niebla en Caso de nevada muy intensa.</li> <li>▪ Utilizar cadenas o neumáticos especiales.</li> <li>▪ Si se empañan los cristales utilizar el sistema de des empañamiento por aire caliente. Si fuera necesario detener el vehículo y limpiar los cristales.</li> <li>▪ Evitar las maniobras bruscas. Si se pierde el control evitar frenar e intentar. Controlar el vehículo haciendo contra volantes.</li> </ul>
<p><b>CONducir si hay niebla</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utilizar iluminación antiniebla para mejorar en la medida de lo posible la percepción, así como utilizar preferentemente las luces de cruce sobre las largas.</li> <li>▪ Evitar si es posible pasar por zonas con nieblas.</li> <li>▪ Hoy en día gracias a los pronósticos meteorológicos sabemos con antelación si en las zonas por las que</li> </ul>

FACTOR	MEDIDAS
	<p>pasamos va a haber bancos de niebla. De esta manera realizaremos una planificación más adecuada, definiendo la ruta más adecuada para el recorrido.</p>
<p><b>CONducIR SI HACE CALOR Y SOL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Combatir los efectos del calor bebiendo agua, haciendo comidas ligeras, con ropas holgadas, gafas de sol y haciendo paradas en nuestros viajes.</li> <li>▪ Mantener la temperatura del coche entre 18° y 23° mediante el aire acondicionado o climatizador.</li> <li>▪ Utilizar los parasoles del coche y las gafas de sol para reducir el efecto de la luz solar directa sobre los ojos.</li> <li>▪ Si es posible ajustar la hora de salida a la incidencia solar en función del trayecto que se vaya a realizar.</li> <li>▪ Es conveniente evitar coger el coche después de haberlo tenido durante el día al sol, ya que la temperatura en el interior puede llegar a ser 20°C superior a la ambiental.</li> </ul>
<p><b>CONducIR CON VIENTO</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durante la acción de fuerte viento o viento racheado mantener firmemente las dos manos sobre el volante para conseguir controlar la dirección, sobre todo al salir de las zonas seguras.</li> </ul>
<p><b>CONducIR SI LLUEVE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mantener los neumáticos en perfecto estado. Si están desgastados, al no tener dibujo, no se agarran bien al suelo, ya que no pueden eliminar el agua de la banda de rodadura.</li> <li>▪ Comprobar con frecuencia si los frenos funcionan, ya que se pueden haber mojado y perder su eficacia.</li> <li>▪ Se puede presionar suavemente el pedal del freno, sin intención de frenar, para lograr que la fricción del sistema de frenado escurra el agua.</li> <li>▪ Frenar con suavidad y nunca bruscamente, ya que esto puede provocar el bloqueo de ruedas.</li> <li>▪ Frenar con más antelación, ya que la distancia necesaria para frenar es mayor, casi el doble, que con la carretera seca.</li> </ul>

FACTOR	MEDIDAS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Al aumentar la distancia de frenado debemos aumentar la distancia de seguridad con el vehículo que nos precede.</li> <li>▪ Reducir la velocidad, especialmente al aproximarse a curvas y cuando la lluvia es muy intensa. En este último caso se puede producir lo que llama técnicamente “aquaplaning”. Este fenómeno se produce al formarse una película de agua entre el neumático y la calzada, ya que los canales de drenaje de las cubiertas no son capaces evacuar el agua, con lo que el vehículo se desliza peligrosamente.</li> </ul> <p><b>PARA MEJORAR LA VISIBILIDAD:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Si la lluvia es intensa encender las luces antiniebla delantera y trasera, si se dispone de ellas. Al menos debe utilizarse la luz de cruce. La luz posterior de niebla sólo se podrá utilizar cuando estén encendidas las demás luces.</li> <li>▪ Mantener siempre limpios los cristales de todas las luces: los del</li> <li>▪ Catadióptrico, del parabrisas, de las ventanas y de los espejos retrovisores. Si ya estamos de viaje y se encuentran sucios deberemos detenemos a limpiarlos.</li> <li>▪ Poner en funcionamiento los limpiaparabrisas y, si se dispone, el limpia faros y el limpiaparabrisas posterior.</li> <li>▪ Hacer uso del sistema de calefacción y ventilación para desempañar los cristales, y si se dispone, accionar la luneta térmica posterior. Ajustar la velocidad, reduciéndola lo máximo posible en relación con la cantidad de lluvia para que el dibujo de los neumáticos evacue el agua y no pierda adherencia con la carretera.</li> <li>▪ Mantener la distancia de seguridad adecuada en función de la distancia de Detención.</li> <li>▪ Buen mantenimiento de los vehículos, dibujo y presión son características fundamentales que se deben controlar.</li> </ul>

FACTOR	MEDIDAS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comprobar frecuentemente el estado de los frenos, pues al mojarse pierden eficacia.</li> <li>▪ Evitar las frenadas y movimientos bruscos. Si se pierde el control evitar frenar.</li> </ul>

La planificación de los desplazamientos es muy importante para evitar ser víctima de los atascos y retenciones por obras, con la consecuente pérdida de tiempo y el riesgo que suponen. Siempre hay que tener en cuenta la presencia en la vía de peatones y ciclistas y su especial vulnerabilidad ante el resto de vehículos.

La calzada o vía está diseñada siguiendo una serie de criterios en cuanto al trazado, pendientes, peralte, anchura, pavimentado, sección transversal, etc., con el fin de lograr la óptima integración de sus elementos en el entorno, tanto desde un punto de vista funcional como estético o ambiental.

También forman parte de la vía las señales, barreras protectoras, pasos de peatones, arbolado y jardinería, así como mobiliario urbano, plataformas reservadas, señalización provisional, etc.

La configuración, estado de conservación y mantenimiento de los elementos anteriormente enumerados, entre otros, pueden influir también en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir.

Se plantean, a continuación y de manera no exhaustiva, una serie de normas y recomendaciones en función del tipo de vía por el que se circule.

TIPO DE VÍA	MEDIDAS
<b>POR AUTOVÍAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Circular por el carril derecho.</li> <li>▪ Respetar la distancia de seguridad.</li> <li>▪ La ausencia casi total de curvas y/o baches hace que la conducción se vuelva monótona y provoque un estado de sedación y/o cansancio en el conductor.</li> </ul>
<b>EN ZONAS DE MONTAÑA O FUERTE PENDIENTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mantener la distancia con respecto al vehículo que circula delante.</li> <li>▪ Reducir la marcha antes de llegar a una pendiente.</li> </ul>

TIPO DE VÍA	MEDIDAS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nunca descender en punto muerto. Debe utilizarse el freno motor.</li> <li>▪ Adecuar la velocidad antes de entrar una curva, acelerando progresivamente una vez en ella para contrarrestar la fuerza centrípeta.</li> <li>▪ Se debe estar alerta ante baches, surcos, obstáculos o cualquier tipo de desperfecto o daño en la calzada.</li> </ul>
<p><b>POR VIAS URBANAS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Respetar la velocidad máxima permitida.</li> <li>▪ Reducir la velocidad en las inmediaciones de los pasos de peatones. Debe tenerse en cuenta que aproximadamente dos de cada tres atropellos tienen lugar en ellos.</li> <li>▪ Circular con precaución. Deben tenerse en cuenta las imprudencias y despistes por parte del resto de conductores.</li> <li>▪ Extremar las precauciones. Aun así, cabe la posibilidad de que un peatón o ciclista despistado se cruce en la trayectoria. Un dato impactante es que un gran porcentaje de atropellados son ancianos o niños. En el caso de personas de la tercera edad influye sobre este dato el hecho de que tengan disminuidas sus capacidades motrices y perceptivas. Los niños también son un colectivo de riesgo por lo impredecible de sus acciones y por no tener consciencia del riesgo real existente ni de cómo prevenirlo. Además tienen el centro de gravedad más bajo, lo que provoca un mayor nivel de mortalidad en caso de atropello.</li> </ul>