

Casos clínicos

Implantación de un Plan de Seguridad Vial en la Junta de Castilla La Mancha

Autores

Carbajo García G. Técnico Servicio de Prevención Propio JCCM
Bahamonde Díaz I. Jefa de Sección de Formación y Epidemiología Laboral
Revenga Braojos B. Técnico en Prevención de Riesgos Laborales del Servicio de Prevención Propio JCCM
Fuentes Lázaro E. Técnico en Prevención
Domínguez Macarrón R. Jefe de Sección Delegación Toledo
Alonso Herranz JC. Técnico en Prevención
Ramírez María JC. Auxiliar Administrativo del Servicio de Prevención
Hernández Saiz MD. Jefa Servicio. Coordinadora Regional del Servicio de Prevención Propio de JCCM

1. Introducción

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, constituye una obligación universal para todas las empresas independientemente de su tamaño y actividad.

Por ello la LPRL establece en el art 14. Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo. El citado derecho supone la existencia de un correlativo deber del empresario de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales. Este deber de protección constituye, igualmente, un deber de las Administraciones públicas respecto del personal a su servicio.

En la misma línea los accidentes deben ser investigados ya que de acuerdo al art 16.3 de la LPRL Cuando

se haya producido un daño para la salud de los trabajadores (...) el empresario llevará a cabo una investigación al respecto, a fin de detectar las causas de estos hechos.

2. Objetivos

Objetivo general

Prevenir, proteger y promover la seguridad y salud del colectivo de Empleados Públicos de la Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha.

Objetivos específicos

- Sensibilizar de los hábitos seguros de conducción.
- Informar de los aspectos de seguridad del vehículo.

- Perfeccionar y aplicar las reglas fundamentales para la conducción, variables que inciden sobre el conductor.
- Familiarizarse con aspectos de la seguridad de la vía y la climatología adversa.
- Conocer qué hacer y qué no hacer en la práctica diaria de la conducción.

3. Legislación aplicable

- LEY 31/95, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- REAL DECRETO 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. BOE núm. 27 de 31 enero.
- REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) no 3821/85 y (CE) no 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo
- Como criterios técnicos hemos utilizado las Notas Técnicas de Prevención del INSHT; NTP 455 y NTP 502.
- Como Legislación Relacionada con la actividad pese a su no aplicación al ámbito de la función pública tenemos el REAL DECRETO 1561/95, de 21 de Septiembre (BOE 26 de Septiembre), sobre Jornadas Especiales de Trabajo. Este RD regula en su Capítulo II sección IV los aspectos relativos a las jornadas de trabajo en la actividad del transporte de mercancías o personas. No obstante dicho colectivo está fuera del ámbito de aplicación ya que sólo incluye las relaciones laborales reguladas por el Estatuto de los Trabajadores.

4. Material y método

En el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales de la Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha, trabajamos 44 empleados organizados en cinco provincias y órganos centrales.

Prestamos asesoramiento técnico y apoyo a la Administración de Castilla-la Mancha que engloba 70810 de los que tenemos responsabilidad en evaluación sobre 19.429 trabajadores aproximadamente. En el año 2010 hemos tenido un total de 51 accidentes *in itinere* (3 de ellos con pronóstico grave), y un total de 8 accidentes *in mision*, todos ellos con pronóstico leve.

Las tareas que desempeñan los distintos empleados son variadas y diversas entre sí por lo que a su vez los riesgos a los que se encuentran expuestos presentan diferentes características.

De entre todos los riesgos, son objeto de nuestro estudio los de accidente de Tráfico, si bien el accidente *in itinere* es un riesgo general, al accidente *in mision* están expuestos algunos grupos tales como: conductores, trabajadores forestales, trabajadores de obras públicas, técnicos, inspectores etc.

Entre las funciones del Servicio de Prevención, está la realización de la evaluación de los riesgos de los puestos de trabajo así como la información y formación de los trabajadores sobre los riesgos y medidas preventivas de su puesto de trabajo ó función. En un intento de facilitar a los trabajadores el conocimiento acerca de sus riesgos y el modo de protegerse frente a los mismos, y a través de sus responsables, se facilita la información de riesgos del puesto de trabajo. De este modo, además, la empresa cumple el deber de información que establece el Art.18 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

5. Estrategia de actuación

Como propuesta de actuación el establecer un plan preventivo de Seguridad Vial, teniendo en cuenta que hay que hacer una acción continua, ya que acciones aisladas no aseguran el éxito. Por lo que una autentica estrategia de actuación sería.

1. MEDIR LA SINIESTRALIDAD estableciendo diferentes parámetros tales como naturaleza de la misión (in itinere, in mision) tipo de vehículo (motocicleta, Propio, renting o de empresa, bicicleta o andando), condiciones de la vía y del tráfico y variables sociodemográficas (sexo, edad, antigüedad, tipo de contrato) etc.
2. ESTABLECIMIENTO DE NORMAS INTERNAS (tiempos de conducción, velocidades de conducción –conductores de Autoridades-, revisión de vehículos, cambio de vehículos).

3. PLAN DE FORMACION. Busca crear hábitos, conductas y comportamientos para lograr reducir los accidentes.
4. SISTEMAS DE INFORMACION. recomendaciones en Seguridad Vial, trípticos y recomendaciones accesibles desde intranet.
5. ANALISIS DE LOS ACCIDENTES, como son accidentes de trabajo se deberán investigar.
6. VERIFICACION DEL SISTEMA.

- También se puede evaluar de la conducción de los trabajadores estableciendo puntos de mejora (atención, distancias de seguridad, velocidad, agresividad etc)
- Flexibilidad Horaria algo ya extendido en esta Administración.
- Información a los trabajadores sobre transportes públicos, horarios y precios.

Como todo sistema de gestión tiene que determinar donde estamos y a donde queremos llegar (a fomentar un comportamiento responsable, reducir los índices y formar al personal), esto se circunscribe dentro de la política en seguridad y salud laboral de la propia empresa.

La estrategia de gestión del riesgo se circunscribe:

- Instaurar una conducción defensiva: que tiene como contenido tomar conciencia del riesgo, fomentar una actitud preventiva y de respeto (una actitud preventiva sería por ejemplo el de que un día de niebla se conduzca a una velocidad adecuada, por lo que supera el simple cumplimiento del código de la circulación). De hecho en este sentido los cursos de conducción en situaciones extremas en las empresas ha creado un repunte en los accidentes ya que ha hecho que los alumnos de estos cursos sobrevaloren su capacidad ante determinadas situaciones (ante una carretera helada no tienes porque saber como funciona el control de tracción, sino hay que ir a una velocidad adecuada y con una distancia de seguridad incrementada).
- Establecimiento de códigos de conductas, hábitos y comportamientos.
 - Uso móvil (el uso del Bluetooth también genera distracción)
 - Uso de GPS
- Valoración de los vehículos a adquirir en función de determinados elementos de seguridad pasiva (EURONCAP), así como sustitución en función del cumplimiento o no de una serie de estándares.
- Generar check-list en función del coche y de los puntos a valorar de forma diaria, mensual o en periodos superiores.

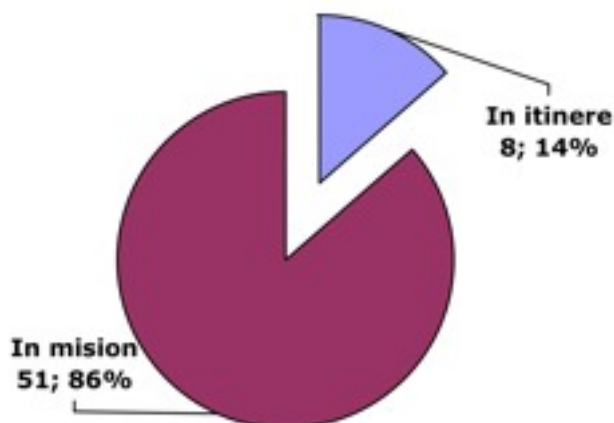
1. Medir la siniestralidad

- a. Dentro de los parámetros que hemos detectado en el año 2010 hemos percibido que existe una infra-declaración de accidentes, en este sentido, tenemos datos al respecto de los accidentes que han causado baja.
- b. Por ello uno de los instrumentos que hemos diseñado es establecer un nuevo procedimiento interno para una notificación de accidentes con y sin baja, para establecer un análisis más eficaz.
- c. Se ha diseñado un *check-list* para analizar los accidentes de tráfico, y para así establecer unos análisis más precisos (anexo a este documento).
- d. La primera medida que hemos realizado tiene que ver con el índice de incidencia de accidentes in itinere e in misión.

Tabla 1. Accidentes de tráfico en trabajadores. JCCM 2010. Nº de empleados 13.036

ACCIDENTES TRÁFICO PERSONAL JCCM (2010)				
	IN ITINERE	IN MISION	TOTAL	INDICE INCIDENCIA
GRAVES	4	0	4	30,68
LEVES	47	8	55	421,91
TOTAL ACCIDENTES	51	8	59	452,59
INDICE INCIDENCIA JCCM	391,22	61,37	452,59	
INDICE INCIDENCIA NACIONAL	436,89	129,83		
Nº EMPLEADOS JCCM (2010)	13036			

Figura 1. Distribución de los accidentes de tráfico en trabajadores. JCCM 2010.



e. La segunda es un análisis por Conserjerías para así focalizar y priorizar los esfuerzos.

Tabla 2. Distribución de los accidentes de tráfico según consejerías. JCCM 2010

CONSEJERÍAS (2010)	IN ITINERE	IN MISION
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	1	1
AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE	15	0
EDUCACIÓN Y CULTURA	15	3
SALUD Y BIENESTAR SOCIAL	14	2
PRESIDENCIA, ECONOMÍA Y HACIENDA	5	0
ORDENACION DEL TERRITORIO Y VIVIENDA	1	2
EMPLEO, IGUALDAD Y JUVENTUD	0	0
TOTAL	51	8

f. En tercer lugar hemos comparado con los datos de incidencia *in itinere nacional*¹ e *in mision nacional*², para tener un punto de referencia con respecto al resto.

Tabla 3. Comparación de incidencias de JCCM y nacional. Accidentes de tráfico in itinere. 2010.

	IN ITINERE
INDICE INCIDENCIA JCCM	391,22
INDICE INCIDENCIA NACIONAL	436,89

Tabla 4. Comparación de incidencias de JCCM y nacional. Accidentes de tráfico in mision. 2010.

	IN MISION
INDICE INCIDENCIA JCCM	61,37
INDICE INCIDENCIA NACIONAL	129,83

De los datos extraídos, salvo los problemas de notificación de accidentes sin baja, hemos obtenido datos por debajo a la media nacional en el mismo sector de actividad, por lo que nuestra medida comparativa no sale mal parada.

2. Establecimiento de normas internas

Tiempos de conducción y tiempos de descanso. Estableciendo en las medidas preventivas tiempos de descanso entre jornadas.

Revisiones del vehículo de acuerdo al Check list del Instituto Navarro de Salud Laboral, información a los departamentos sobre mantenimiento mínimo de vehículos.

Tipos de neumáticos en función de vías por las que circula y época del año, así como climatología.

¹ Dato extraído del Anuario de estadísticas laborales ministerio de trabajo e inmigración 2009, respecto a la división 84 de Administración Pública y defensa; Seguridad Social obligatoria.

² Dato extraído de la publicación de la jornada de Seguridad Vial en Noviembre de 2009, respecto al año 2008.

3. Plan de formación

Se ha diseñado una formación específica que busca crear hábitos, conductas y comportamientos para lograr reducir los accidentes. En el se analizan las variables de riesgo en función al conductor, al vehículo y al tipo de vía por la que se circula.

Se priorizarán las Conserjerías que mayor numero de accidentes han tenido, primero en función de los in misión y después en los in itinere. Siendo los primeros los conductores de Delegados Provinciales y técnicos.

4. Sistemas de información

Recomendaciones en Seguridad Vial en trípticos accesibles desde intranet.

5. Análisis de los accidentes

De acuerdo al chef-lis de investigación y a los partes Delta se hará una recogida de datos de los accidentes, con o sin baja (Nuevo procedimiento de notificación de accidentes e incidentes), estableciéndose una coordinadora entre provincias dentro de los órganos centrales del Servicio de Prevención.

6. Verificación del sistema

Esto se hará en Enero de 2012 y años sucesivos, se verá la eficacia del sistema, y se analizará la relación entre reducción y esfuerzos aplicados.

6. Conclusiones

Como todo sistema de gestión tiene que determinar donde estamos y a donde queremos llegar, por ello en los objetivos hemos establecido que deseamos fomentar un comportamiento responsable, reducir los índices y formar a nuestro personal en Seguridad Vial, esto se circunscribe dentro de la política en seguridad y salud laboral de la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha.

Páginas de interés

<http://www.navarra.es>

<http://www.seguridadvialenlaempresa.com>

http://www.ecta.be/docs/best_practices_guidelines/bbs_translations/BBS%20Final%20-%20Spanish.pdf

<http://www.fesvial.es/seguridad-vial/jornadas2010>

Anuario de estadísticas laborales ministerio de trabajo e inmigración

Boletín estadístico del personal al servicio de las Administraciones públicas

-