

GUÍA METODOLÓGICA PARA ELABORAR PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
ORGANIZACIÓN REGIONAL PARA LAS **Américas**

GUÍA METODOLÓGICA PARA ELABORAR PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)







TÍTULO ORIGINAL
GUÍA METODOLÓGICA PARA ELABORAR PLANES
LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD.

ISBN:
978-9945-9250-2-9

COORDINADORES POR PARTE DEL INTRANT:
Kendra Montilla
Karen González
Adonai García

REVISORES POR PARTE DEL COSEVI:
Sarita Mora Umaña
Alexis Espinosa Chaves
Karol Sandoval Caderón

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Tony Nuñez y Asociados

IMPRESIÓN
Tony Nuñez y Asociados

PRIMERA EDICIÓN
100 ejemplares

IMPRESO EN LA REPÚBLICA DOMINICANA
agosto, 2021





PUBLICA DIGITAL

¿QUI, KAY SOLUCIONES EN LINEA QUE MEJORAN TU VIDA.

UNA INICIATIVA DE
BANCOS MEXICANOS

#FGATE

Motorcycle rider in orange shirt

Line of cars in the left lane, including a red car with a white question mark on the windshield.

White truck in the right lane

Truck with '14744' and 'Santitas' logo on the side

White SUV with license plate G357660

CONTENIDO

SIGLAS Y ACRÓNIMOS	8
PRÓLOGO.	11
INTRODUCCIÓN	13
1. MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO.	15
1.1. Antecedentes legales	17
1.2. Situación de la seguridad vial laboral en la región de las Américas	18
1.3. Situación de la seguridad vial laboral en la República Dominicana	19
1.4. Importancia de la implementación de los planes laborales de seguridad vial y movilidad	29
2. FASES DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD.	31
2.1. Fase preliminar: Compromiso institucional	32
2.1.1 Decisión institucional	32
2.1.2 Asignación de responsables del plan.	32
2.2. Fase 1: Diagnóstico y evaluación de riesgo	34
2.2.1 Levantamiento de la información y caracterización de la situación de la seguridad vial y la movilidad en la empresa	34
2.2.1.1 Registro de accidentes y de víctimas por accidentes de tránsito	36
2.2.1.2. Caracterización de los Accidentes.	37
2.2.2. Evaluación física de la empresa y su entorno	37
2.2.3. Evaluación del Riesgo	38
2.3. Fase 2: Elaboración del plan	38
2.3.1. Actividades Logísticas	39
2.3.2. Actividades técnicas	39
2.3.3. Talleres para la elaboración del plan	40
2.3.3.1. Dirección del plan	40
2.3.3.2. Identificación de Medidas de Seguridad Vial	41
2.3.3.3. Elaboración de cronograma y presupuesto de las medidas	42
2.3.3.4. Definición de Indicadores	43
2.3.4 Redacción del plan	46
2.3.4.1. Estructura del documento	46
2.3.4.2. Consulta y aprobación del plan	47
2.4. Fase 3: Implementación del plan	47
2.4.1. Barreras que se presentan al elaborar un plan laboral de seguridad vial y movilidad	48

2.5. Fase 4: Seguimiento y evaluación del plan	50
2.5.1. Seguimiento del plan	50
2.5.2. Evaluación del plan	50
2.5.3. Incentivos por resultados	51
3. CAJA DE HERRRAMIENTAS	53
3.1. Fase Preliminar: Compromiso Institucional	54
3.1.1. Manifestación de interés para la realización del plan laboral de seguridad vial y movilidad	54
3.2. Fase 1: Diagnóstico y evaluación de riesgo	55
3.2.1. Cuestionario para determinar la situación actual de la empresa	55
3.2.2. Formulario para evaluación de seguridad vial a los vehículos de la empresa	61
3.2.3. Cuestionario para el colaborador de la empresa	71
3.2.4. Estudio observacional para la empresa	82
3.3. Fase 2: Elaboración del plan	86
3.3.1. Listado de acciones sugeridas a aplicar por la empresa en un plan laboral de seguridad vial y movilidad	86
4. CONCEPTOS CLAVES	93
BIBLIOGRAFÍA	95

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ARLSS

Administradora de Riesgos Laborales y Salud Segura

CAF

Banco de Desarrollo de América Latina

DIGESETT

Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre

ENEVIAL

Escuela Nacional de Educación Vial

FESVIAL

Fundación Española para la Seguridad Vial

IDOPPRIL

Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales

INTRANT

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

MAP

Ministerio de la Administración Pública

MOPC

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

MT

Ministerio de Trabajo

OISS

Organización Iberoamericana de Seguridad Social

OPS

Organización Panamericana de la Salud

OPSEVI

Observatorio Permanente de Seguridad Vial

PENSV

Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial

SISMAP

Sistema de Monitoreo de la Administración Pública





Evite Accidentes MOP

FRANK

PRÓLOGO

Los desplazamientos por motivos de trabajo producen gran parte de la movilidad que se genera diariamente, sobre todo los días laborales. De acuerdo al Plan de Movilidad Urbana del Gran Santo Domingo en promedio un 50% de los viajes son por motivo de trabajo. Estos desplazamientos pueden deberse al traslado de los trabajadores del hogar a su puesto de trabajo y viceversa, o bien son viajes que forman parte de las propias funciones del trabajo que se desempeña.

De acuerdo con los informes sobre el Estado de la Seguridad Vial Mundial de la OMS en 2018, cada año los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1.3 millones de personas en todo el mundo, de las casuales casi la mitad corresponde a usuarios vulnerables de las vías (peatones, ciclistas y motociclistas). Estas muertes generan costos económicos que representan entre el 1.5% al 3% del PIB de cada país.

Los desplazamientos por motivos laborales no se escapan de esta realidad, ya que la siniestralidad vial afecta a todo tipo de actividades económicas puesto que, en mayor o menor medida, todas las personas que desarrollan una actividad laboral están expuestas a riesgos viales y fuera de las consecuencias fatales que generan también traen consigo costos económicos, no solo para la empresa sino para toda la sociedad, por lo que debe ser considerada al momento de generar políticas públicas que beneficien la seguridad vial en general.

El ámbito laboral constituye en sí mismo un espacio de intervención estratégico, de forma directa e indirecta, para lograr la reducción de las cifras de fallecidos y de heridos en accidentes de tránsito. Para ello, es necesario que las grandes, pequeñas y medianas empresas vayan introduciendo la cultura de la seguridad vial dentro de su ámbito preventivo.

Muchas veces el principal inconveniente para avanzar en ese sentido es el desconocimiento sobre qué acciones se podrían desarrollar, independientemente del tamaño o sector de la compañía. Esta Guía Metodológica para Elaborar Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, es una herramienta técnica que apoya a las empresas para desarrollar sus capacidades en la creación de planes que mejoren la seguridad vial a través de acciones preventivas y correctivas relacionadas a la actividad laboral.

A través de esta guía se espera apoyar los esfuerzos del Estado Dominicano en reducir la tasa de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito a través de la participación corporativa como parte de su responsabilidad y de su compromiso social.



Lic. Rafael Arias Ramírez
Director Ejecutivo INTRANT





INTRODUCCIÓN

El crecimiento acelerado de las ciudades ha aumentado en forma significativa la necesidad de transporte de personas y/o mercancías y esto ha ocasionado un mayor uso del vehículo automotor como modo de transporte. Este crecimiento no ha ido en concordancia con el desarrollo de la infraestructura vial y por ello los flujos se ven afectados en diferentes vertientes, siendo los accidentes de tránsito un reto a nivel mundial.

Los accidentes de tránsito se encuentran entre las 10 principales causas de muertes del mundo y, de acuerdo con los registros, nuestro país se posiciona entre los primeros lugares de América Latina y el Caribe en las estadísticas de mortalidad por accidentes de tránsito. Son muchos los esfuerzos que se han realizado en los dos últimos años a fin de generar soluciones tangibles en dicha problemática. El primer esfuerzo corresponde a la creación de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, con el fin de diseñar e implementar políticas públicas eficaces que contribuyan a la mejora de la seguridad vial en la República Dominicana.

Resultado de esta comisión se promulgó, en febrero del 2017, la ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y consecuentemente la creación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020 (PENSV). Además, en julio del 2020, se aprobó el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las empresas. Todas estas acciones ponen en manifiesto el interés en promover soluciones para prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesiones de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados.

Sin embargo, el éxito de la seguridad vial implica una responsabilidad compartida entre todos los agentes, públicos y privados. Por ello, se hace necesario el involucramiento de toda la sociedad para tener los resultados esperados. En esta ocasión, el caso que nos ocupa es el de las empresas o instituciones en la República Dominicana, ya que la movilidad al trabajo es uno de los motivos principales para los desplazamientos cotidianos en áreas urbanas, reflejado en los levantamientos ya realizados.

La presente guía ha sido concebida para la integración de la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa, orientada a crear conciencia a las empresas en que invertir en la seguridad vial debe estar dentro de sus estrategias ya que con esto se obtienen grandes beneficios como son: salvaguardar la integridad física de los colaboradores, reducir el absentismo laboral, ganar competitividad en los mercados, coste del espacio para estacionamiento, ahorro del consumo energético, mejoramiento de la calidad de vida de los empleados, promover la movilidad sostenible, reducción de gastos por posibles accidentes a los bienes de la empresa y el compromiso de todos los colaboradores con la empresa y por consiguiente con el país de circular por las vías de forma segura.

La misma está dirigida a las empresas, administraciones públicas y otras organizaciones, a los fines de que las mismas puedan desarrollar sus Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad en miras de una reducción de los riesgos relacionados con la siniestralidad vial.





1.

MARCO CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO

Un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad se define como un conjunto de herramientas y procesos organizativos para la implementación de acciones que tienen como objetivo la mejora de la seguridad vial y la movilidad trayendo como resultado una reducción de la siniestralidad vial, así como la morbilidad y mortalidad derivada de los mismos

Dentro de los desplazamientos laborales existen dos tipologías: desplazamientos en trayecto (in itinere) y desplazamientos en jornada laboral (en misión). Los desplazamientos in itinere, son los que realiza el colaborador al ir al trabajo o al volver de éste, desde su residencia, fija o eventual, indistintamente de la hora en la que se produzca. Los desplazamientos en misión, son los que realiza el colaborador en los trayectos que tengan como motivo el cumplimiento de sus tareas y se produzcan dentro de su jornada laboral.

Todo Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad deberá ajustarse a lo indicado en el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las empresas y, en consecuencia, con la Ley 63-17 y el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana. Igualmente, tendrá como soporte las normativas existentes derivadas del reglamento.

De acuerdo al reglamento el ámbito de aplicación será para las empresas, organizaciones, zonas francas u otras personas jurídicas del sector privado reconocidas por la legislación en territorio dominicano, incluyendo de igual manera a las empresas públicas, mixtas (públicas-privadas), instituciones públicas y organizaciones sin fines de lucro que tengan trabajadores, ya sea por cuenta propia o por cuenta de un empleador. Esto afecta a cualquier empresa extranjera o de carácter internacional que opere en territorio dominicano, ya sea de forma independiente o en asociación en cualquiera de las fórmulas existentes con empresas locales, con carácter puntual o permanente. En lo adelante, nos referiremos a todas con el término “empresa”.

Así mismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 17, de la Ley 63-17, el OPSEVI, servirá de órgano consultor de las empresas para el desarrollo de sus planes, en el marco de la prevención de los accidentes laborales en el tránsito.



Metodología

Debido a que la seguridad vial y la movilidad están íntimamente relacionadas, deberán desarrollarse de forma integral planes de seguridad vial y movilidad en el ámbito laboral, ya que la mejora de la movilidad no se puede visualizar sin que esta sea segura. El proceso metodológico se pudiera estructurar de acuerdo con las siguientes fases:

1. Compromiso institucional.
2. Diagnóstico y evaluación de factores de riesgo laborales de tránsito.
3. Elaboración del plan.
4. Implementación del plan.
5. Seguimiento y evaluación del plan.

1.1

ANTECEDENTES LEGALES

➤ Comisión Presidencial para la Seguridad Vial

Creada por el Decreto 263-16, dictado el 19 de septiembre de 2016, como organismo de coordinación responsable de la mejora de la seguridad vial en el país. Dicha organización estuvo integrada por los funcionarios de más alto nivel de las instituciones con mayores competencias en la materia, para garantizar un abordaje integral de esta problemática.

➤ Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Promulgada en fecha 24 de febrero de 2017, con el objeto de regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana y establecer las instituciones responsables de planificar y ejecutar dichas actividades, así como las normativas a tal efecto.

La Ley 63-17, crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), el cual es puesto en marcha el 3 de julio del 2017, como organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), encargado de cumplir la referida ley y sus reglamentos.

➤ Reglamento de planes laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas.

Promulgado el 16 de julio 2020, mediante el decreto 254-20, y tiene por objeto determinar el marco que deben cumplir las empresas y otras organizaciones para el desarrollo de los obligados Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, como proceso de índole organizativo, técnico y administrativo que implica el conjunto articulado de políticas, objetivos, estrategias, programas, proyectos y normas que se deben adoptar para administrar la seguridad vial y la movilidad en el ámbito laboral, para implementar y facilitar la aplicación del marco normativo establecido mediante la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 24 de febrero de 2017

➤ **Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial en República Dominicana 2017-2020.**

El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial en República Dominicana establece las líneas de acción a seguir con el fin de reducir el número de víctimas tanto mortales como lesionadas por accidentes de tránsito. Dichas líneas de acción están basadas en los siguientes ejes estratégicos:

Ejes Estratégicos					
Institucionalidad	Movilidad	Educación	Fiscalización	Atención	Información

Dentro de estas líneas de acción, las relacionadas directamente la seguridad vial laboral son:

- 1.2.4** Motivar la integración de la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa.
- 1.3.6** Requerir el desarrollo de planes de seguridad vial, a través del Ministerio de Trabajo (MT), a las empresas del sector privado y a través del Ministerio de Administración Pública a las instituciones del Estado (MAP).
- 1.5.6** Solicitar al Ministerio de Administración Pública incluir en el SISMAP Municipal un indicador de seguridad vial.

1.2.

SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN LA REGIÓN DE LAS AMÉRICAS

En la Región de las Américas, en general, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito (peatones, ciclistas y pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas) representan el 41% de todas las muertes. En los países de Iberoamérica, en particular, son más de 120,000 personas fallecidas y 6 millones de heridos cada año, que representa un costo social, económico y sobre todo humano inadmisibles. Esta situación no es ajena a la realidad laboral de la región, según datos de la OISS, los siniestros laborales mortales representan un 30% de los siniestros de tránsito, convirtiéndose así en un verdadero problema de salud laboral (Organización Iberoamericana de Seguridad Social OISS, 2016).

El trabajo realizado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) y la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, en el marco del Proyecto “Promoción de la Seguridad Vial Laboral en América Latina” subvencionado por el Banco de Desarrollo de América Latina CAF, ha puesto de manifiesto la escasa información estadística del siniestro laboral de tránsito detectable a nivel país en la Región Iberoamericana.

A su vez, y con el objetivo de comparar metodologías de trabajo, no se ha encontrado ningún estudio similar en el ámbito iberoamericano. En cuanto a datos estadísticos de siniestralidad laboral de tránsito, ha sido posible localizar indicadores parciales de algunos países y de algunas Aseguradoras de Riesgos del Trabajo, con criterios no homogéneos entre ellas.

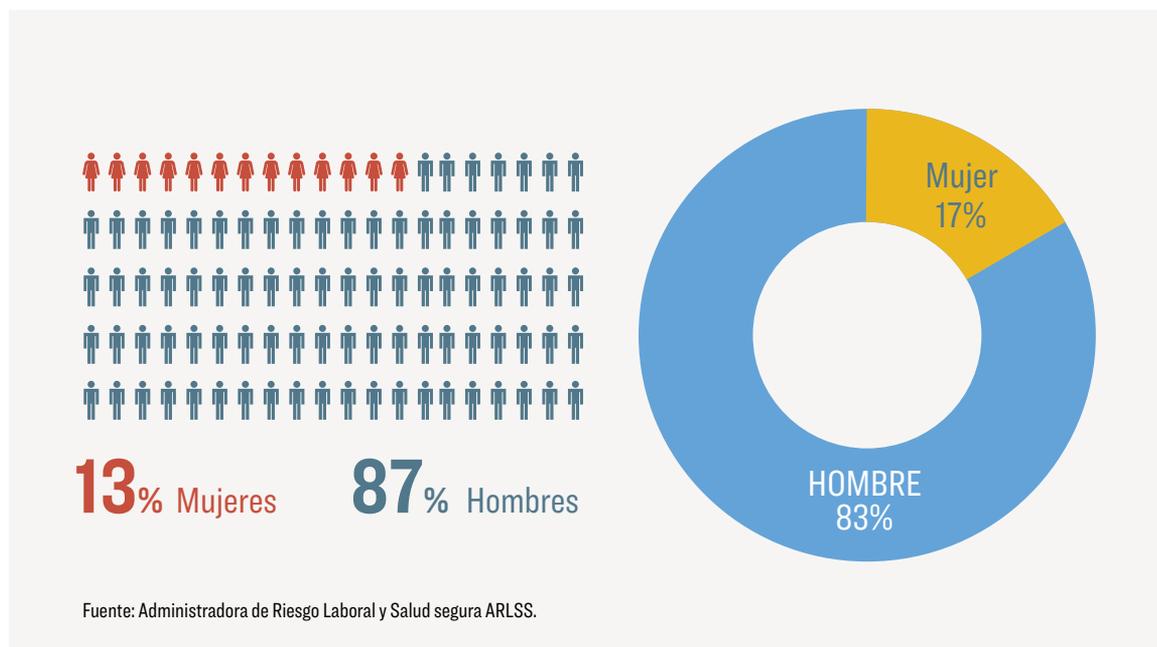
1.3. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

En los siguientes gráficos y tablas mostraremos los datos estadísticos sobre la situación de la siniestralidad vial laboral a partir de las informaciones disponibles (2016-2018) en la antigua Administradora de Riesgos Laborales y Salud Segura (ARLSS), hoy Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales (IDOPPRIL).

Según sexo.

Al analizar la distribución por sexo de las víctimas de accidentes de tránsito laboral, observamos que alrededor del 83% de las víctimas son hombres mientras que el restante 17% corresponde a mujeres.

Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por grado de la lesión. 2016-2018



Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral por sexo. 2016-2018

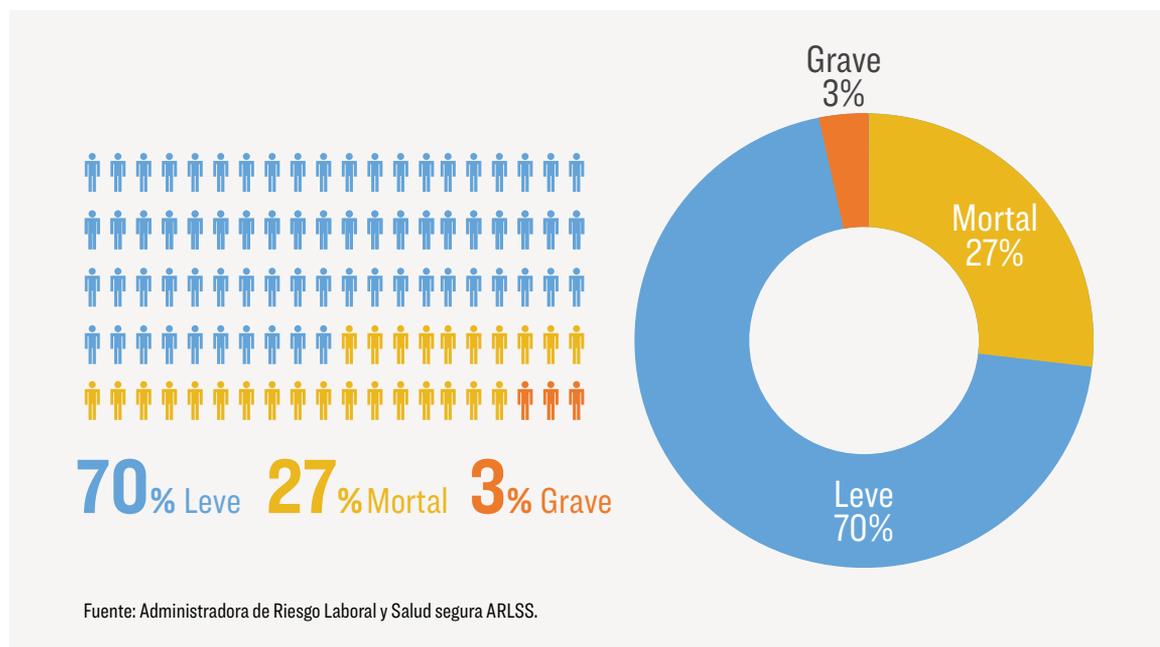
Sexo	Número
Mujer	1,059
Hombre	5,322
Total	6,381

Fuente: Administradora de Riesgo Laboral y Salud segura ARLSS.

Según grado de la lesión.

Cuando observamos la condición de las víctimas de accidentes de tránsito laboral en función al grado de las lesiones, observamos que el 3% fallece, en tanto que 27% es diagnosticado con lesiones graves, lo que implica hospitalización.

Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por grado de la lesión. 2016-2018



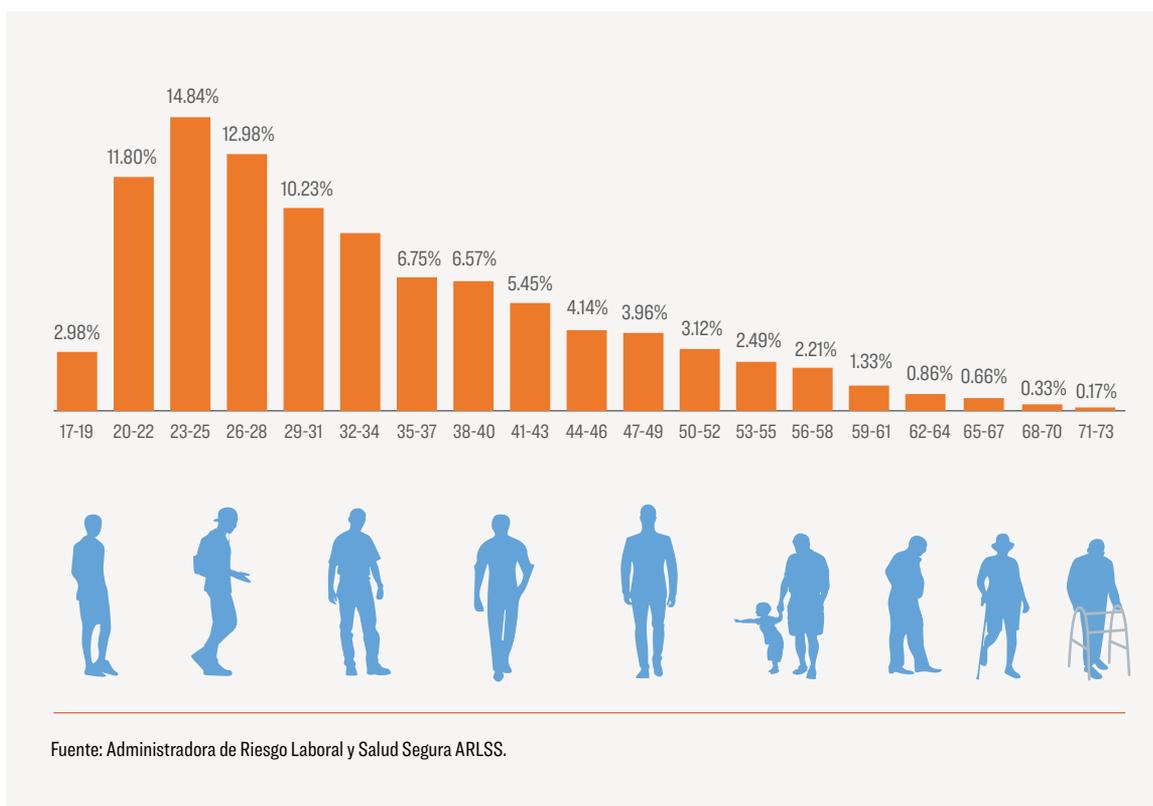
Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral por grado de la lesión. 2016-2018	
Grado de la lesión	Número
Grave	1,711
Leve	4,459
Mortal	211
Total	6,381

Fuente: Administradora de Riesgo Laboral y Salud segura ARLSS.

Según grupo etario.

Al analizar composición de las víctimas por edades observamos un pico importante entre los grupos 20 y 34 años, donde se concentra el 58.8% de las víctimas.

Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por rango etario. 2016-2018



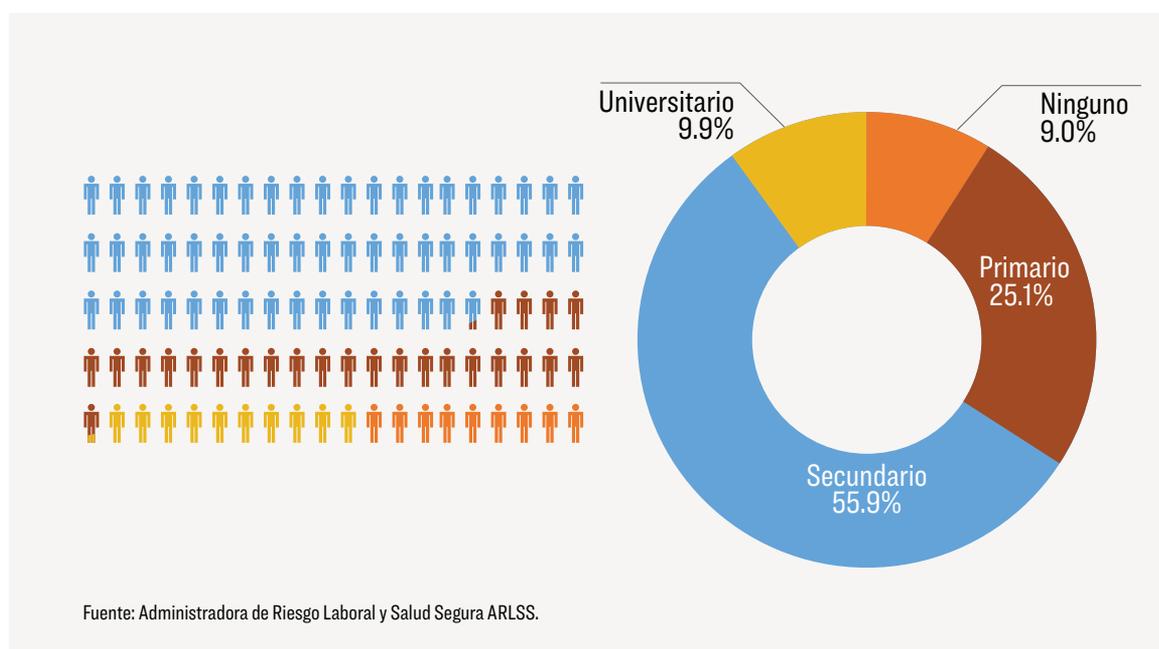
**Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral
por rango etario. 2016-2018**

Grupos etarios	Número
17-19	190
20-22	753
23-25	947
26-28	828
29-31	653
32-34	573
35-37	431
38-40	419
41-43	348
44-46	264
47-49	253
50-52	199
53-55	159
56-58	141
59-61	85
62-64	55
65-67	42
68-70	21
71-73	11
74-76	8
77-80	1
Total	6,381

Según nivel de escolaridad.

Cuando analizamos el nivel de instrucción o escolaridad de las víctimas, observamos que la mayor proporción se encuentra en los del nivel secundario o bachiller con un 55.9%, de nivel primario un 25.1%, los universitarios 9.9% y un 9% sin ningún nivel de instrucción. Esto no significa que los de nivel universitario tienen mayor conocimiento en materia de seguridad vial

Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por nivel de escolaridad. 2016-2018



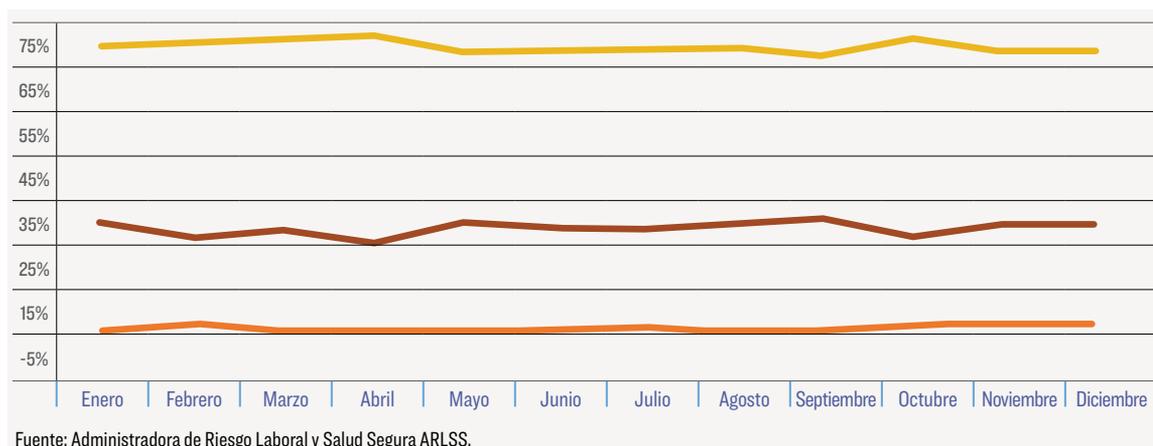
Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por nivel de escolaridad. 2016-2018	
Nivel de escolaridad	Porcentaje
Ninguno	9.0%
Primario	25.1%
Secundario	55.9%
Universitario	9.9%
Total	100%

Fuente: Administradora de Riesgo Laboral y Salud Segura ARLSS.
 Nota: No incluye registros sin dato.

Según mes de ocurrencia.

Al analizar las víctimas por mes y según el grado de las lesiones, observamos un comportamiento relativamente constante.

Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral por mes según grado de la lesión. 2016-2018



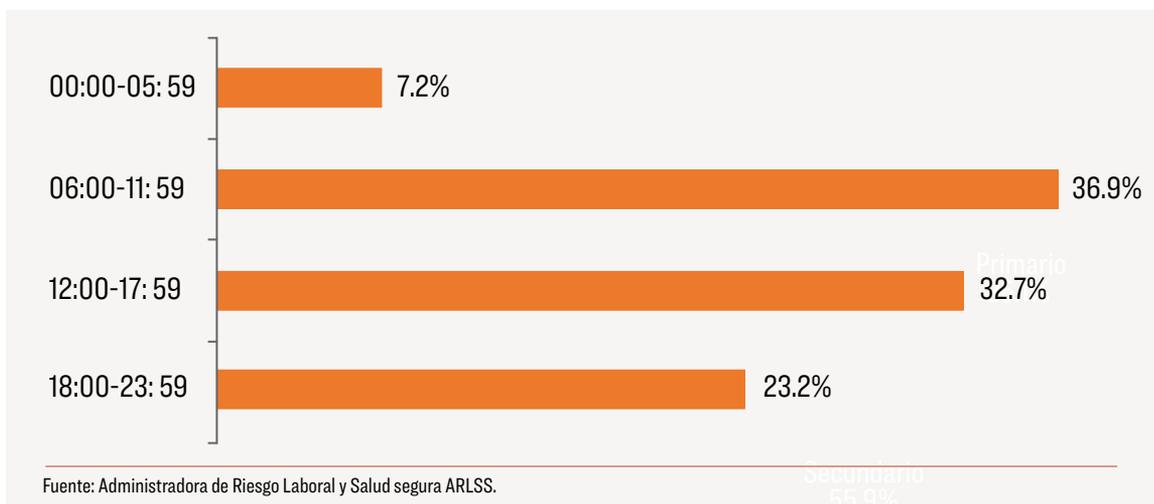
Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral por mes según grado de la lesión. 2016-2018

Mes	Grado de lesión			Total
	Grave	Leve	Mortal	
Enero	143	360	14	517
Febrero	131	367	22	520
Marzo	165	450	17	632
Abril	129	381	18	528
Mayo	154	373	14	541
Junio	154	396	18	568
Julio	148	386	21	555
Agosto	160	401	16	577
Septiembre	161	378	18	557
Octubre	138	393	20	551
Noviembre	113	282	16	411
Diciembre	115	292	17	424
Total	1,711	4,459	211	6,381

Fuente: Administradora de Riesgo Laboral y Salud Segura ARLSS.

Según rango horario.

Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por rango horario. 2016-2018

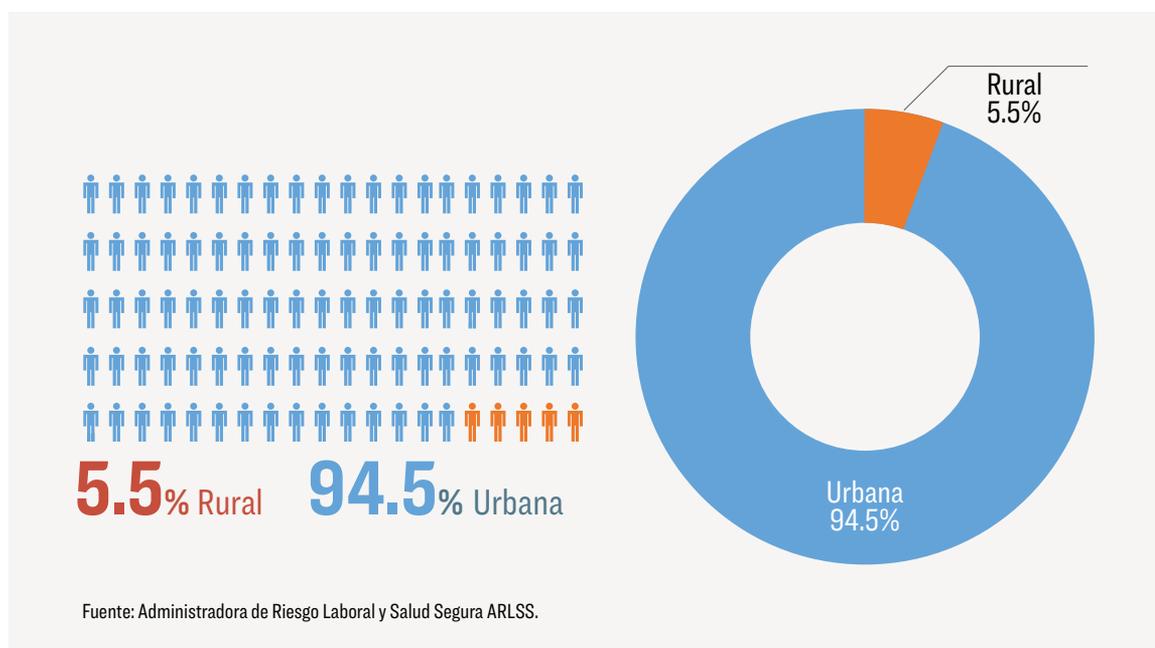


Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por rango horario. 2016-2018	
Rango horario	Porcentaje
00:00 - 05:59	7.2%
06:00 - 11:59	36.9%
12:00 - 17:59	32.7%
18:00 - 23:59	23.2%
Total	100%

Fuente: Administradora de Riesgo Laboral y Salud Segura ARLSS.
 Nota: No incluye registros sin dato.

Según zona de ocurrencia.

Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por zona. 2016-2018

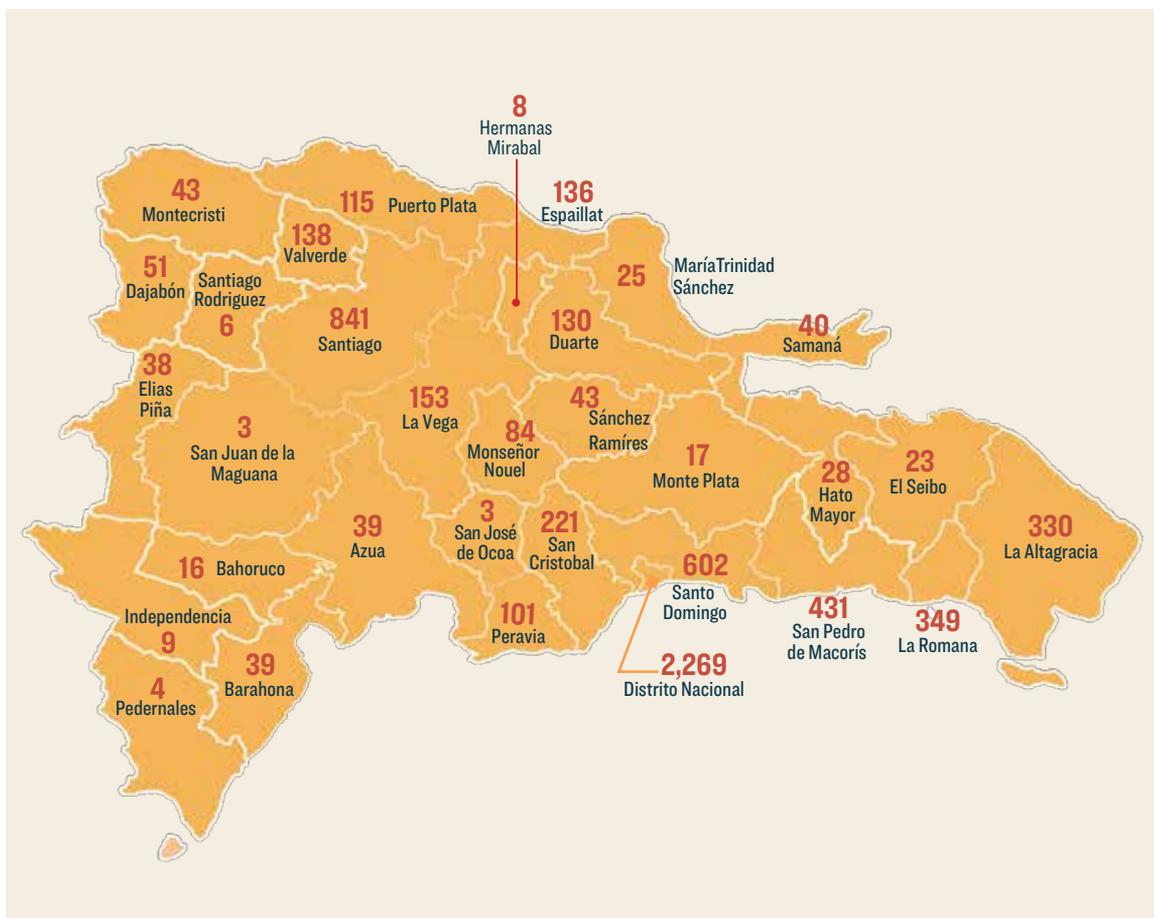


Porcentaje de víctimas en accidentes de tránsito laboral por zona. 2016-2018	
Zona de procedencia	Porcentaje
Rural	5.5%
Urbana	94.5%
Total	100%

Fuente: Administradora de Riesgo Laboral y Salud Segura ARLSS.
Nota: No incluye registros sin dato.

Según provincia de ocurrencia

Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral por provincias. 2016-2018



Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral por provincias. 2016-2018	
Provincia	Número
Distrito Nacional	2,269
Santiago	841
Santo Domingo	602
San Pedro de Macorís	431
La Romana	349
La Altagracia	330
San Cristóbal	221
La Vega	153

**Número de víctimas en accidentes de tránsito laboral
por provincias. 2016-2018**

Provincia	Número
Valverde	138
Españillat	136
Duarte	130
Puerto Plata	115
Peravia	101
Monseñor Nouel	84
Dajabón	51
San Juan	49
Monte Cristi	43
Sánchez Ramírez	43
Samaná	40
Azua	39
Barahona	39
Elías Piña	38
Hato Mayor	28
María Trinidad Sánchez	25
El Seibo	23
Monte Plata	17
Bahoruco	16
Independencia	9
Hermanas Mirabal	8
Santiago Rodríguez	6
Pedernales	4
San José de Ocoa	3
Total	6,381

Fuente: Administradora de Riesgo Laboral y Salud Segura ARLSS.

Nota: No incluye registros sin dato.



1.4.

IMPORTANCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

Es necesario que, desde las empresas, se identifiquen a tiempo los factores que puedan poner en riesgos a sus colaboradores, tanto en desplazamientos in itinere como en desplazamientos en misión, con el fin de aplicar las medidas correspondientes a la mejora de la seguridad vial en cuanto lo que tiene que ver con la empresa.

La importancia de que las empresas promuevan acciones en la prevención de los accidentes viales laborales reside no solamente en un proceso mercantil, sino en garantizar la máxima seguridad a sus colaboradores evitando bajas laborales y pérdida de beneficios en la empresa, contribuir a la mejora de la seguridad vial de la sociedad y mayor implicación en la responsabilidad social corporativa.

Otros beneficios de aplicar este tipo de medidas es que se reduciría la posibilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito, se mejora el sistema de transporte, se incrementa la fluidez de la movilidad y se evita el costo de los deducibles de las pólizas de seguros por reclamación. Además, se evita la depreciación de los vehículos por accidentes y partes no cubiertas por el seguro, se evitan pagos de honorarios administrativos y de abogados, para comparecer en audiencias o durante la investigación, incluso se previenen incapacidades, se disminuyen los tiempos de viaje, se mejora la calidad del servicio de transporte de personas y de mercancías, se optimizan los costos de operación de la flota, se protege la imagen corporativa y se eluden los efectos negativos con los accidentes de tránsito.

En todo plan laboral de seguridad vial y movilidad es importante impulsar el respeto al cumplimiento de las normas de circulación establecidas, sobre todo en cuestiones como las distracciones, los tiempos de conducción o la planificación de las rutas.



2

FASES DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

El esquema de trabajo para la implementación de un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad debe constar de un conjunto de fases y etapas en las que se superpongan los estudios técnicos con la toma de decisiones por parte de los altos mandos de la empresa, convirtiendo el avance del plan en un proceso interactivo e integral.

De acuerdo al reglamento un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad debe elaborarse en cuatro fases. Previa a estas fases es necesario que se lleve a cabo una fase preliminar en la cual se evidencie la intención de la empresa de desarrollar dichos planes.

Es importante destacar que, las fases descritas, no tienen que desarrollarse exactamente en el mismo orden presentado a continuación, sino que en muchos casos hay actividades que pueden realizarse simultáneamente.

Para algunos aspectos en particular, se incorporan herramientas útiles en el desarrollo de los procesos, las cuales se incluyen en el capítulo núm. 3 de este documento. Lo más importante a la hora de hacer un Plan de Seguridad Vial y Movilidad es establecer una buena planificación con las fases de ejecución.

PLANIFICACIÓN		
FASE PRELIMINAR	Compromiso Institucional	Oficializar la intención de la empresa en desarrollar el plan
		Definición de las responsabilidades
		Designación de gestor del plan y del equipo de trabajo
		Establecer el programa de trabajo
FASE 1	Diagnóstico y evaluación de riesgo	Análisis de la movilidad y la accidentalidad en la empresa
		Evaluación de riesgos
FASE 2	Elaboración del plan	Definir los objetivos a alcanzar
		Definir la metodología de implementación
		Planificar las actividades y/o medidas a desarrollar, las responsabilidades de los actores involucrados que ejecutaran esas medidas y establecer los tiempos de implementación
		Comunicación a todos los niveles de la organización
		Establecer los indicadores y plazos
		Asignar los recursos
FASE 3	Implementación del plan	Desarrollo de las acciones y/o medidas del plan
FASE 4	Seguimiento y evaluación del plan	Monitoreo del cumplimiento de las acciones
		Análisis y evaluación de los resultados por la aplicación de las acciones
		Generación de acciones correctivas de las desviaciones detectadas y ajustes

2.1

FASE PRELIMINAR: COMPROMISO INSTITUCIONAL

2.1.1

DECISIÓN INSTITUCIONAL

En este punto se define la intención a nivel empresarial de desarrollar el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, indistintamente de la obligatoriedad de este, a través del acercamiento con el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) mediante comunicación escrita.

Las empresas que apliquen para desarrollar los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad deberán remitir al INTRANT una manifestación de intención aprobada y firmada por la máxima autoridad de la empresa (ver herramienta 3.1.1) para la implementación de estos, siendo este documento la integración de un compromiso institucional en la coordinación efectiva de los esfuerzos necesarios para la implementación y sostenibilidad del plan.

Se sugieren reuniones previas a la formulación del plan con técnicos del INTRANT, a los fines de proporcionar las orientaciones que faciliten definir el alcance del plan a construir: beneficios del plan, medidas probables a implementar, actores necesarios y estimación de los recursos y el tiempo requerido. Los tiempos para manifestación de interés en el desarrollo de dichos planes estarán sujetos a las indicaciones de las normativas correspondientes.

2.1.2

ASIGNACIÓN DE RESPONSABLES DEL PLAN

La seguridad vial laboral es un tema multi-disciplinario, por lo que se requiere el involucramiento de todas las áreas de la empresa, en especial de los responsables en la prevención de riesgos.

Se hace necesario que dentro de la empresa se identifiquen aquellos actores que conformarán el equipo gestor (técnico-operativo), que tendrá como función liderar la elaboración, implementación y seguimiento del plan. Este equipo técnico deberá contar con, al menos uno de cada perfil enlistado a continuación:

- Gestor Laboral de Seguridad Vial y Movilidad (Encargado de Transporte y Logística, Gerente de Operaciones, Mantenimiento, etc.);
- Empleados (asociaciones, sindicatos);
- Comité de participación, control y seguimiento (Recursos Humanos, Planificación y Desarrollo, Administración, etc.);
- Grupo de trabajo y/o apoyo.

Las principales actividades bajo la responsabilidad de este equipo técnico de trabajo son:

1. Promover la conformación de la Mesa de Seguridad Vial y Movilidad y la Mesa Técnica de Trabajo correspondiente;
2. Elaborar un plan de trabajo que incluya todas las tareas a desarrollar hasta la aprobación del plan laboral de seguridad vial y movilidad;
3. Desarrollar acciones para sensibilizar sobre la necesidad de implementar un plan laboral de seguridad vial y movilidad dirigido a reducir las muertes y lesiones a causa del tránsito;
4. Dirigir el proceso de levantamiento y análisis de información; Preparar material técnico de trabajo para el taller de formulación del plan.
5. Preparar material técnico de trabajo para el taller de formulación del plan;
6. Coordinar el taller para la formulación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad;
7. Elaborar el documento preliminar del plan.

Dentro del equipo se deben asignar los responsables de llevar a cabo las diferentes actividades propias de la elaboración del plan, como, por ejemplo:

- Un responsable para la recolección y análisis de datos para el diagnóstico y evaluación de riesgos;
- Un responsable para organizar el proceso de elaboración del plan;
- Un responsable de coordinar con todos los actores competentes la implementación del plan;
- Un responsable de seguimiento y evaluación del plan en función de los indicadores establecido;
- Un responsable para redactar el plan.

Preguntas internas del equipo gestor para verificar la participación de los actores en la elaboración del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad	SI	NO
1. ¿Está el encargado o gerente de Salud, Seguridad y/o prevención de riesgos?		
2. ¿Encargados de otras áreas de la empresa?		
3. ¿Hay grupos o asociaciones de empleados de la empresa?		
4. ¿Se definieron los responsables de cada una de las actividades para la elaboración del plan?		
5. ¿Está toda la empresa o institución informada acerca de la elaboración y consecuente implementación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad?		

2.2

FASE 1: DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN DE RIESGO

2.2.1

LEVANTAMIENTO DE LA INFORMACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD EN LA EMPRESA

Es importante conocer la accidentalidad vial que se produce en las empresas y, como requisito para formular estrategias eficaces dentro de todo Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, se debe contar con datos fiables para identificar el problema.

Así mismo, analizar la movilidad de los trabajadores permitirá a las empresas conocer la exposición al riesgo que tienen en función de los modos de transporte utilizados y los kilómetros recorridos; el riesgo de accidentes laborales de tráfico se incrementa de acuerdo a la distancia recorrida y el modo de transporte empleado (a pie, motocicleta, vehículo privado, transporte público, etc.), estado de los vehículos propios de los colaboradores o de la empresa (seguridad activa y pasiva), o conductas que pueden afectar la capacidad de conducción, como por ejemplo: la fatiga, el consumo de alcohol, algunas enfermedades o la ingesta de determinados medicamentos.

Para los desplazamientos in itinere, el plan exige que la empresa conozca los hábitos de desplazamiento y comportamiento de sus colaboradores, lo cual se puede conseguir a través de los siguientes enunciados:

- Domicilio del empleado (georreferenciado);
- El modo o los modos de transporte utilizados en la realización del trayecto.;
- El itinerario habitual y sus alternativas.;
- La distancia media recorrida cada día en función del modo de transporte.;
- Los hábitos relacionados con el comportamiento como usuario de la vía.;
- En su caso, el grado de utilización de recursos de la empresa que puedan afectar a la reducción de los desplazamientos y, por tanto, de la exposición al riesgo del colaborador.

En relación con los desplazamientos en misión, se necesitará conocer la movilidad del personal que debe desplazarse por razones laborales, por ejemplo: reuniones de trabajo, actividades comerciales, mantenimiento, reparto, entre otros. Para estos colectivos es importante que la empresa disponga también de información relevante sobre ellos, la cual se puede obtener mediante los siguientes enunciados:

- Política laboral sobre desplazamientos en misión;
- Objetivo de los desplazamientos en misión: reuniones, mantenimiento, reparto, etc.;
- Media de kilómetros recorridos y frecuencia.;
- Tiempo medio dedicado a la misión.;
- Tipo de vía utilizada: autopista, autovía, carreteras secundarias, vías urbanas.;
- Tipo de vehículo: automóvil, furgoneta, motocicleta, bicicleta, entre otros.;
- Estado de los vehículos de la empresa.;
- Los hábitos del conductor del vehículo de la empresa y/o institución.;
- Condiciones del mantenimiento de la flotilla de vehículos de la empresa y/o institución.;
- Los hábitos del trabajador en cuanto al mantenimiento de su vehículo privado (en caso de que este se utilice para desplazamientos en misión).

Para realizar estos levantamientos se debe recurrir a diferentes estudios, como:

- Estado de la situación actual de la empresa en cuanto a la seguridad vial en general (ver herramienta 3.2.1).
- Un diagnóstico del estado de los vehículos de la empresa, el cual debe ser levantado a través de un formulario de Inspección Técnica Vehicular como indica la Normativa Técnica sobre el Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Inspección Técnica-Vehicular del Reglamento de Inspección Técnica-Vehicular Promulgado por el Decretos Núm. 5-19 del 4 de enero de 2019 (ver herramienta 3.2.2).
- Encuestas que permitan recoger los hábitos de movilidad de los empleados los motivos que tienen para movilizarse de la manera que lo hacen y comentarios adicionales sobre ello (ver herramientas 3.2.3).
- Estudios observacionales de llegada y salida de los empleados a la empresa. Este estudio debe llevarse a cabo por una persona asignada por la empresa o una entidad tercera que esta contrate. El mismo servirá para validar cómo los colaboradores realmente están llegando y saliendo de la empresa. (ver herramienta 3.2.4).

2.2.1.1.

REGISTRO DE ACCIDENTES Y DE VÍCTIMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

En esta parte las empresas deberán solicitar al OPSEVI del INTRANT todos los registros de accidentes disponibles en el área de la empresa, que permitan el desarrollo de las investigaciones técnicas para el establecimiento de las medidas del plan.

También serán relevantes los registros que se tengan dentro de la misma empresa sobre los accidentes ocurridos con el fin de conocer si dentro del personal alguno ha tenido un accidente de tránsito en horario laboral, ya sea en los viajes in-itinere como en misión. Esta información se puede bien solicitar a las aseguradoras correspondientes.

Con el fin de obtener dicha información se hacen las siguientes recomendaciones:

- a) Remitir comunicaciones explicativas del proceso que se va a realizar a cada una de las instituciones a las cuales se le solicitará información;
- b) Realizar solicitud de información específica al OPSEVI y a las aseguradoras correspondientes a las variables de interés, formularios y/o actas que se utilizan de los accidentes en los que se vio involucrada la empresa;
- c) Revisión de actas físicas de accidentes dentro de la empresa y, para los eventos que reporten muertos y/o lesionados, registrar para cada colaborador afectado las principales variables, tanto del accidentado como del evento.

Datos del Accidentado:

- | | |
|-----------------------|---------------------------------|
| > Nombres y Apellidos | > Diagnóstico |
| > Edad | > Estado (Lesionado/ fallecido) |
| > Sexo | > Conductor/ pasajero |
| > Cédula | |
| > Procedencia | |

Datos del Accidente:

- Municipio
- Lugar
- Punto de referencia
- Fecha
- Hora
- Tipo de vehículo

Se recomienda que estas informaciones sean solicitadas a las instituciones correspondientes en promedio una vez al año.

2.2.1.2.

CARACTERIZACIÓN DE LOS ACCIDENTES

Con la información obtenida de los accidentes de tránsito que involucran a los colaboradores de la empresa, se dispondrá de una base de datos que permita hacer un análisis de la situación actual que se tiene en la empresa en cuanto a la Seguridad Vial. Esta información servirá como línea base de los indicadores al momento de implementar y evaluar los resultados.

A partir de este análisis se podrán establecer las potencialidades y limitaciones en la aplicación del plan dentro del ambiente laboral, al igual que las condiciones necesarias para el desarrollo de las acciones encaminadas a garantizar el éxito del proceso de formulación de este. Aquí se evidencian los factores de riesgos, cuáles recursos se tienen disponibles o se deben adquirir, así como la realidad institucional en cuanto a los componentes asociados a medidas ya aplicadas en seguridad vial y/o movilidad, en caso de que aplique.

2.2.2.

EVALUACIÓN FÍSICA DE LA EMPRESA Y SU ENTORNO.

La vigilancia epidemiológica de las lesiones temporales y permanentes a causa del tránsito es la evaluación que permite determinar el nivel de accesibilidad, la relación y el efecto que tiene la entidad en las vías adyacentes y viceversa, así como otros aspectos que pudiesen fomentar o no el uso de un modo u otro.

Para ello se requiere de la siguiente información:

- Ubicación: Localización de la entidad, las vías de acceso, el estado de las mismas, paradas de transporte público, cercanía con ciclovías, etc.;
- Instalaciones y servicios: Estacionamiento privado, facilidades para ciclistas, sistema de transporte empresarial, etc.

2.2.3

EVALUACIÓN DEL RIESGO

Es necesario hacer una asignación del nivel de exposición al riesgo del personal de la empresa, tomando en cuenta a los conductores, pasajeros y peatones.

Los colaboradores suelen estar expuestos a diferentes factores de riesgo como conducir a alta velocidad, sueño o fatiga, la ingesta de alcohol, el no uso del cinturón de seguridad o del casco protector, distracciones (celular, radio, etc.), entre otros.

También deberían considerarse grupos especialmente sensibles, como los conductores jóvenes y quienes conducen largas distancias. Se trata de medir el riesgo de accidente del tránsito producido por las propias conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores (media de kilómetros recorridos, desplazamientos in-itinere, desplazamientos en misión, etc.), así como de todo lo que es susceptible, en la actividad de la empresa, de tener riesgo derivado de la gestión de la empresa sobre los desplazamientos.

Con toda esa información se puede realizar un análisis FODA que ayude a cumplir con los objetivos del plan.

Preguntas internas del equipo gestor de apoyo para la elaboración del diagnóstico y evaluación del riesgo	SI	NO
1. ¿Existe en la empresa el registro de los accidentes de tránsito que involucran a sus colaboradores?		
2. ¿Se tienen clasificadas las causas de las bajas laborales por parte de los colaboradores?		
3. ¿Se tienen las razones que pudieron haber provocado el accidente de tránsito o la baja laboral?		
4. ¿Del diagnóstico realizado, se tienen identificados los factores de riesgos que incidieron en los accidentes?		
5. ¿Se realizaron las encuestas de movilidad y estudio observacional al personal de la empresa?		

2.3

FASE 2: ELABORACIÓN DEL PLAN

El objetivo de esta fase es diseñar la organización y los procedimientos que se requieren para implementar el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.

El proceso de elaboración del plan debe ser liderado por la máxima autoridad de la empresa o quien esta designe, de manera que se garantice el compromiso participativo de los actores principales que intervienen en el tema dentro de la organización.

El resultado final de esta fase es la aprobación del proyecto, el cronograma de actividades y el presupuesto.

A continuación, se detallan las actividades que son fundamentales se realicen para poder elaborar el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad:

2.3.1.

ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

Consiste en actividades dirigidas a coordinar las reuniones o talleres necesarios para la elaboración de plan laboral. Entre las actividades a realizar están:

- Elaborar la lista de los participantes garantizando que todas las áreas de la empresa estén presentes incluyendo una representación de los colaboradores;
- Diseñar el programa de los talleres a desarrollar de manera que todos los presentes puedan realizar trabajos de grupos, estando estos debidamente conceptualizados en el tema;
- Elaborar un presupuesto de la actividad y gestionar su financiamiento;
- Realizar la convocatoria y dar seguimiento a su efectividad.

2.3.2.

ACTIVIDADES TÉCNICAS

Estas son las actividades dirigidas a preparar todo el material técnico requerido para el desarrollo del taller para formular el plan laboral. Estas son:

- Diseñar el material de apoyo para los grupos de trabajo del taller, consistente en información básica del Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas que sirve de marco conceptual al plan laboral, así como el formato para completar la información que se requiere obtener en el taller.
- Partiendo del diagnóstico situacional obtenido en el punto (2.2), elaborar una propuesta de intervenciones prioritarias del plan laboral que se quiere formular, de tal forma que sirva de base al inicio de las discusiones para el consenso.
- Diseñar las presentaciones que se desarrollarán dentro del marco del taller. Estas deberán incluir los resultados del diagnóstico situacional.

Preguntas internas del equipo gestor de apoyo a la preparación de los talleres para la elaboración del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad	SI	NO
1. ¿Se identificaron todos los actores de la empresa o institución vinculados a la seguridad vial en el listado de participantes al taller?		
2. ¿Se cuenta con un programa completo para el taller y el acuerdo de autoridades y técnicos que deberán participar dentro del marco del desarrollo de la actividad?		
3. ¿Se entregaron las comunicaciones convocando a los participantes al taller?		
4. Se ha reproducido el material para los grupos de trabajo del taller?		

2.3.3.

TALLERES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN

Estas son las actividades dirigidas a preparar todo el material técnico requerido. El desarrollo del taller debe contar con un coordinador técnico, preferiblemente integrante del grupo técnico de trabajo, encargado de garantizar que la actividad se desarrolle dentro de lo establecido en el programa. A continuación, se establecen algunas directrices para los puntos que se consideran fundamentales para el plan y que deben ser definidos en el taller: Dirección del plan (visión y propósito) e intervenciones o medidas específicas.

2.3.3.1.

DIRECCIÓN DEL PLAN

Deberán definirse el propósito y los objetivos del plan alineados a las leyes, reglamentos y normativas vigentes, así como a la proyección a futuro de la empresa como tal.

En el propósito se busca ratificar la seguridad vial como un tema de prioridad empresarial, considerando el impacto social en pérdidas de vidas y lesiones permanentes. Este propósito debe definirse de forma clara y sencilla conforme a la meta que se quiera lograr en los tiempos establecidos.

Por ejemplo:

Reducir un 50% el número de accidentes e incidentes de tránsito que involucran colaboradores de la empresa en un año.

Los objetivos del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad siempre serán la mejora de la seguridad vial y la movilidad en los entornos laborales, partiendo de la premisa de que el propio ámbito laboral constituye un espacio físico temporal, de carácter especialmente beneficioso, para acometer con mayor eficacia la meta de reducir la accidentalidad vial laboral y, por ende, la reducción de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en el país.

Se sugiere que los objetivos trazados en el plan cumplan con los siguientes criterios:

- a) Específicos: es decir, deben estar lo más concretos posibles para poder identificar fácilmente lo que se quiere lograr, sin espacios para dudas;
- b) Medibles: esto permitirá saber si se están cumpliendo las metas establecidas para, en caso de desviaciones, tomar las medidas correctivas de lugar y los mismos puedan ser actualizados. Estos cambios siempre deberán ser comunicado a toda la empresa. Deben establecerse tiempos específicos de ejecución;
- c) Alcanzables: para que sea alcanzable un objetivo no debe estar ni fuera del alcance ni por debajo del rendimiento estándar razonable, es por ello que no debe faltar el compromiso colectivo;
- d) Realista: los objetivos trazados deben estar adaptados a la realidad de la organización, así como a la proyección que se tiene de la misma.

2.3.3.2

IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

Con relación a las medidas que se propongan, es importante tomar en cuenta que las mismas estén alineadas a los objetivos establecidos y se disponga de los recursos correspondientes para su ejecución. En tal sentido, se hace necesario priorizar en aquellas que durante el diagnóstico se demostró que eran las más relevantes y que su implementación pueda representar una mejora importante en la seguridad vial de la empresa.

Los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad se elaborarán con base a las distintas medidas recomendadas en el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas, entre las que se incluirán al menos las siguientes:

- a) Medidas para la mejora de la investigación y análisis de la movilidad: Recogida, análisis y difusión sistemática de los datos sobre los desplazamientos;
- b) Medidas para la mejora de la investigación y análisis de seguridad vial: Recogida, análisis y difusión sistemática de los datos sobre accidentalidad vial, con consideración de su grado de gravedad, pero incluyendo también los incidentes;
- c) Medidas para la mejora de la conducta de los trabajadores, mediante la actuación, información, formación y educación;
- d) Medidas para la mejora de la conducta de los trabajadores mediante el desarrollo de normativas internas de la empresa y la vigilancia y control con personal de inspección propio;
- e) Medidas para la selección positiva de conductores, tanto profesionales como aquellos que sin ser conductores profesionales tengan que trasladar a otros trabajadores en su condición de miembros del equipo;
- f) Medidas de vigilancia del estado de la salud de los trabajadores, tanto física como psicológica, con especial atención a los trastornos psicofísicos transitorios;

- g) Medidas para la mejora de la seguridad de los vehículos, mediante los procesos de selección de vehículos y mantenimiento;
- h) Medidas para la maximización de la utilidad de los sistemas de seguridad de los vehículos mediante la instrucción a los conductores;
- i) Medidas para la mejora de la seguridad de las vías, mediante la detección y advertencia de lugares de riesgo y la elección de los trayectos más seguros;
- j) Medidas de mejora de aspectos organizativos y procedimentales que atiendan a los factores de riesgo asociados a los desplazamientos;
- k) Medidas para la mejora de la asistencia a las víctimas de accidentes, fomentando la instrucción en primeros auxilios, así como mejora de su rehabilitación;
- l) Medidas de facilitación de transporte colectivo para los trabajadores;
- m) Medidas de promoción del transporte público y otros modos de desplazamiento saludable;
- n) Medidas orientadas a la reducción de la distancia entre el lugar de trabajo y el domicilio.

En la herramienta 3.3.1. se presentan un listado de medidas a considerar por la empresa.

2.3.3.3.

ELABORACIÓN DE CRONOGRAMA Y PRESUPUESTO DE LAS MEDIDAS

Para un buen funcionamiento es fundamental que se desarrolle un cronograma, el cual consiste en elaborar una lista en la que se establezcan las medidas ya consideradas a realizar y sus respectivos tiempos de ejecución, entidad y/o persona responsable y el presupuesto estimado. De la adecuada proyección y diseño de este cronograma dependerá el cumplimiento de cada una de las medidas propuestas.

Es necesario asignar a cada una de las tareas o medidas propuestas un tiempo de ejecución razonable. Para no incurrir en cálculos desproporcionados, se recomienda aplicar la experiencia en proyectos similares; en caso de que no existiese, una opción es consultar a fuentes especializadas.

A cada medida o acción a implementar en la empresa se recomienda tener claramente definido:

- Recursos necesarios para la implementación de la acción;
- Costos de implementación;
- Beneficios esperados;

- Dificultad de implementación;
- Impacto de la acción en la empresa y en el problema detectado al que se dirige;
- Los riesgos que conlleva la implementación;
- El elemento temporal (plazo de implementación, duración de la acción, etc.);
- Experiencia en la implantación de acciones similares o análogas en la propia empresa;
- Alineamiento de la acción con el resto de las que componen el plan y con las propias políticas de empresa.

2.3.3.4.

DEFINICIÓN DE INDICADORES

El sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa o institución obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se puedan generar y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo.

El primer paso es definir los indicadores del plan. Un buen sistema de indicadores debe facilitar la recogida de información relevante para la ejecución de la medida, tanto a nivel cuantitativo como cualitativo, así como posibilitar el establecimiento de mecanismos de alerta fiables que permitan detectar desviaciones en la ejecución inicial y la consiguiente adopción de medidas correctoras.

Existen dos tipos de indicadores:

1. Los indicadores de resultado son los que van a permitir a las organizaciones conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado, por ejemplo, número de accidentes de tránsito laboral o total de accidentes ocurridos por kilómetros recorridos.
2. Los indicadores de actividad son aquellos que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan, por ejemplo, número de acciones de formación llevadas a cabo, o porcentaje de trabajadores formados.

Algunos indicadores que se pueden tomar en cuenta son:

- Reparto Modal: Porcentaje de trabajadores que usa un modo principal para desplazarse al trabajo.

$$RM = \frac{\text{Empleados que llegan en un modo}}{\text{Total de empleados}} \times 100$$

- Ratio de viajes en vehículo privado con una sola persona: Hay que medir las condiciones actuales y el porcentaje debe disminuir una vez que se implemente el plan.

$$VCS = \frac{\text{Empleados que llegan en vehículos solos}}{\text{Total de empleados}} \times 100$$

- Ocupación vehicular: Indica cuantos empleados llegan en vehículo privado.

$$OV = \frac{\text{Empleados que llegan en vehículo privado}}{\text{Total de empleados}} \times 100$$

- Persona-Kilómetro por día: Distancia que los empleados recorren diariamente en sus desplazamientos por modo.

$$PKD = \sum_i (\text{Distancia del viaje}_i) \times (\text{No.de viajes medios por día}_i)$$

i > Empleado que usa el modo

- Vehículo-Kilómetro por día: Kilómetros diarios realizados por desplazamientos al trabajo.

$$VKD = \sum_i (\text{Distancia del viaje}_i) \times (\text{No.de viajes medios por día}_i)$$

i > Modo

Otros indicadores a considerar:

- Número de viajes al mes por empleado;
- Número de empleados que trabaja desde casa;
- Número de vehículos en el estacionamiento de la entidad;
- Cantidad de encuestas realizadas;
- Cantidad de sugerencias recibidas;
- Cantidad de reuniones llevadas a cabo;
- Número de accidentes por kilómetro recorrido.;
- Total de accidentes ocurridos por kilómetros recorridos;
- Número de accidentes por vehículo o por conductor;
- Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes;
- Kilómetros recorridos en transporte público;

- Número de trabajadores que han cambiado el vehículo privado por el transporte público;
- Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial (número de trabajadores que han asistido a formación en seguridad vial entre el total de trabajadores de la empresa);
- Porcentaje de trabajadores que han aprobado la sesión formativa en seguridad vial (número de trabajadores que han pasado la sesión formativa entre el número total de trabajadores asistentes);
- Número de recomendaciones o sugerencias recibidas en la dirección de correo electrónico corporativo para tal efecto y porcentaje de las sugerencias puestas en práctica;
- Número de vehículos de empresa que cuentan con nuevas dotaciones de seguridad vial;
- Número de trabajadores acogidos a programas de flexibilización de horarios.

Preguntas internas del equipo gestor de apoyo para la elaboración del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad	SI	NO
1. ¿Se identificaron las principales medidas a aplicar para mejorar la seguridad vial laboral?		
2. ¿Existen recursos disponibles para la ejecución de estas medidas?		
3. ¿Se definieron los plazos para la ejecución de las medidas?		
4. ¿Están asociadas estas medidas a los objetivos del plan?		
5. ¿Están claramente definidos los indicadores, el cronograma y presupuesto de las medidas?		

2.3.4.

REDACCIÓN DEL PLAN

2.3.4.1.

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

A continuación, se presenta una propuesta de estructura para la formulación de los documentos correspondientes a los Planes laborales de Seguridad Vial y Movilidad.

1. Introducción

- Objetivos del documento
- Descripción del contenido

2. Antecedentes de la empresa

- Historia de la empresa
- Acciones realizadas previamente para la mejora de la seguridad vial en la empresa

3. Metodología

En este ítem se describe, a modo de resumen, la forma en que se desarrollaron las diferentes fases para la elaboración del plan laboral. Puede tomarse como modelo la forma en que están redactadas las fases descritas en esta guía, incorporando las modificaciones y detalles que surgieron en el proceso desarrollado:

- Compromiso institucional
- Diagnóstico y evaluación de riesgo
- Elaboración del plan
- Redacción, consulta y aprobación del plan
- Implementación del plan
- Seguimiento y evaluación del plan

4. Diagnóstico y evaluación de riesgo

- Levantamiento de la información y caracterización de la situación de la seguridad vial y la movilidad en la empresa

- Registro de accidentes y de víctimas por accidentes de tránsito
- Caracterización de los accidentes
- Evaluación del riesgo

5. Identificación de medidas de seguridad vial

- Elaboración de cronograma de implementación de medidas
- Propuesta de presupuesto
- Definición de indicadores de evaluación

6. Sistema de monitoreo y/o evaluación

2.3.4.2.

CONSULTA Y APROBACIÓN DEL PLAN

El equipo gestor de trabajo distribuirá un documento borrador del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad a los miembros que participaron en el taller de elaboración del plan para que todos estén de acuerdo con un documento final. Luego, el mismo se podrá compartir con los demás colaboradores de la empresa y se ofrecerá un período de dos semanas para recibir comentarios y/o sugerencias. Simultáneamente, de estar disponible una plataforma virtual, podrá abrirse una consulta por esta vía.

A este equipo gestor se podrán sumar, en caso de considerarse relevante, actores externos que puedan ayudar a concretizar convenios y dar soporte para que se lleven a la realidad las medidas identificadas. Este grupo de actores externos puede estar compuesto por:

- INTRANT
- Ayuntamiento correspondiente
- ONG's
- Otras empresas y/o instituciones
- Ciudadanos que pudiesen verse afectados por alguna de las medidas

2.4.

FASE 3: IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

Una vez establecidos los objetivos y medidas, con la programación y recursos disponibles para su implementación, se deberán definir las actividades para su desarrollo en conformidad con las capacidades de la empresa.

El gestor del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad deberá tener en cuenta, para una efectiva implementación del proyecto, la creación y ejecución de estrategias de comunicación horizontal en la que se involucren todos los actores del entorno laboral que dé lugar a un ecosistema comunicacional coherente y participativo.

El objetivo de este punto es informar oportuna y estratégicamente a todos los actores dentro del plan laboral de seguridad vial y movilidad con el fin de que estén debidamente orientados:

- Evitar la resistencia por falta de información;
- Sistematizar los procesos de comunicación;
- Motivar el involucramiento de los colaboradores de la empresa en general en el desarrollo de las actividades.

Se recomienda establecer dentro del proceso de comunicación del proyecto donde se pueda socializar con los diferentes actores tanto las medidas a implementar, el proceso de implementación y los resultados.

También puede ser factible crear una marca institucional que sea icónica y recuerde a los empleados los compromisos asumidos por la empresa, así como mensajería electrónica constante sobre los objetivos del plan y las medidas implementadas y señales en los lugares adecuados.

2.4.1.

BARRERAS QUE SE PRESENTAN AL ELABORAR UN PLAN LABORAL DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

Es bueno destacar algunas barreras que pueden surgir como parte de la naturaleza de los cambios que se pretenden realizar y que hay que tomar en cuenta para que la implementación del plan sea efectiva como:

Empresa

- El tiempo en que se desarrollan las negociaciones entre los distintos actores;
- El tiempo que se toma el proceso de sensibilización para vencer las malas costumbres;
- La deficiencia del sistema de transporte público;
- La accesibilidad a modos blandos de movilidad por la lejanía entre el trabajo y el hogar;
- La imposibilidad de llegar a acuerdos con otras entidades para financiar servicios compartidos;

- La cultura de no creer en las ventajas del teletrabajo o el simple hecho de que la actividad que se realiza en el lugar de trabajo no lo permite.

Estado

- La falta de incentivos económicos para diseñar este tipo de planes y ejecutarlos;
- Dificultad para limitar la oferta de estacionamiento en la vía pública o en el lugar de trabajo, donde a veces está estipulado que le corresponde un espacio al colaborador/a.

Algunas medidas que las empresas pueden adoptar para romper estas barreras, junto a quienes les corresponde desarrollar el plan, son:

Empresa

- Trabajar acorde al Plan de Movilidad de la zona de incidencia para que los temas de estacionamiento y transporte público puedan cubrirse;
- Mayor exigencia sobre el compromiso que tienen las entidades sobre realizar diagnósticos de movilidad al trabajo y de implementar este tipo de planes;
- Promover la participación de todas las partes en todo el proceso.

Estado

- Actualización de las normativas de uso de suelo y ordenamiento territorial;
- Identificar a aquellos empleadores que se vean beneficiados por el sistema de transporte público y puedan aportar económicamente en su desarrollo.

Independientemente de las barreras que pueden aparecer, el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad solo será exitoso si se logran aplicar adecuadamente las medidas que se propusieron. Algunos elementos clave para esto son:

- Compromiso corporativo y/o institucional;
- Participación de todos los actores;
- Realización de un proceso adecuado;
- Contar con recursos humanos, técnicos y económicos;
- incorporación del plan como parte de la cultura laboral de la empresa

2.5.

FASE 4: SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

2.5.1.

SEGUIMIENTO DEL PLAN

El seguimiento del plan a través del análisis de indicadores va a servir para verificar que las acciones que se están llevando a cabo son las programadas, que el ritmo de ejecución se adapta a lo previsto y que los resultados intermedios de avance del desarrollo que muestran los indicadores establecidos en la fase de elaboración del plan, permiten prever que se alcanzarán los resultados esperados, o bien, si es necesario el establecimiento de nuevas medidas o la revisión de medidas ya adoptadas cuyos indicadores reflejan que no se están desarrollando según lo previsto.

2.5.2.

EVALUACIÓN DEL PLAN

Finalmente, la evaluación consiste en extraer aquellas conclusiones que se deriven del análisis de la información que ofrecen los indicadores de seguimiento del plan:

- **Evaluaciones periódicas:** en este sentido, en función de cada cuanto tiempo se realice la medición de los indicadores establecidos, la empresa podrá realizar evaluaciones periódicas sobre el desarrollo del plan y la consecución de los objetivos marcados. Estas evaluaciones durante el desarrollo del plan son útiles para conocer si las acciones están siendo desarrolladas conforme a lo planificado o para conocer si los objetivos se están cumpliendo o por el contrario existen desviaciones que han de ser corregidas.

Los resultados de estas evaluaciones deben ser remitido a la máxima autoridad de la empresa.

- **Evaluación final:** no solo al objeto de conocer si se han cumplido o no los objetivos marcados o si se han realizado satisfactoriamente cada una de las acciones incluidas en el plan, sino también con el fin de conocer las causas que han motivado esos resultados.

Una vez realizada esta evaluación se analizan los resultados y se evalúa si se requiere una actualización del plan.

Preguntas respecto al Seguimiento y Evaluación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad	SI	NO
1. ¿Se cuenta con un responsable para el sistema de seguimiento y evaluación?		
2. ¿Hay un sistema establecido para la recolección y manejo de información?		
3. ¿Están definidos los indicadores a utilizar para evaluar los resultados obtenidos luego de la implementación?		
4. ¿Los resultados obtenidos por la aplicación de las medidas son los esperados?		
5. ¿Requieren las medidas ser revisadas o reajustadas con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos?		

2.5.3.

INCENTIVOS POR RESULTADOS

Además del beneficio directo que obtiene una empresa al implementar Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, en cuanto a la reducción de gastos por absentismo de los colaboradores producto de los accidentes de tránsito y la reducción de gastos por posibles daños a los bienes de la empresa, la misma también podrá generar otros beneficios adicionales.

Una vez el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad haya sido desarrollado por la empresa, este será evaluado por las autoridades del INTRANT y de acuerdo a las metas alcanzadas, la empresa o institución tendrá la oportunidad de obtener reconocimiento y/o beneficios a través de acuerdos interinstitucionales a los niveles siguientes:

- Certificados de reconociendo por implementación del plan y difusión en los medios.
- Servicios personalizados de renovación de licencias de conducir para colaboradores de las empresas, a través de las unidades móviles del INTRANT.
- Servicios de capacitación al personal en materia de Seguridad Vial, Manejo Defensivo y la Ley 63-17, con el apoyo de la ENEVIAL.
- Exoneración de pago o descuentos en servicio de rotulación e identificación de unidades de transporte de carga.



3.

CAJA DE HERRAMIENTAS

El presente capítulo contiene un conjunto de herramientas que facilitan el desarrollo de los procesos descritos en esta guía. Para mayor facilidad se presentan distribuidas de acuerdo a la fase que corresponden.

Estas herramientas son sugeridas a la empresa y las mismas pueden ser adaptadas y/o modificadas con relación a la naturaleza de la empresa.



3.1.

FASE PRELIMINAR: COMPROMISO INSTITUCIONAL

3.1.1.

3.1.1. MANIFESTACIÓN DE INTERÉS PARA LA REALIZACIÓN DEL PLAN LABORAL DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD.

Fecha XXXX

Señores

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Director (a) Ejecutivo(a)

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Su Despacho

Asunto: Manifestación de interés para la realización del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad de la empresa interesada.

Distinguido (a) Director (a):

Después de un cordial saludo, nos dirigimos a usted preocupados por las condiciones de siniestralidad vial que vive nuestro país, así como de los resultados de esta en muertes y lesiones, principalmente en personas jóvenes.

Siendo el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) el órgano rector en el país en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, entendemos que cuentan con las capacidades técnicas para dar soporte en la evaluación, formulación e implementación de planes que promuevan medidas orientadas a contribuir en la modificación de los hábitos o conductas de los distintos usuarios del sistema vial, con el único fin de prevenir los accidentes de tránsito y con ello sus consecuencias, tal como establece la Ley 63-17 nos .

En ese sentido, solicitamos de su acompañamiento en el diseño e implementación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad de XXXXXXXXXX el cual busca aportar un grano de arena en las soluciones necesarias para erradicar los altos niveles de siniestralidad vial que nos afecta a todos y que representa parte de nuestro compromiso y responsabilidad social empresarial. Al mismo tiempo solicitamos los datos de siniestralidad vial empresarial, si es posible de los últimos cinco años, específicamente de la zona _____.

Para los fines de coordinación asignamos a la persona _____ disponible en el contacto XXXXX.

Agradecemos de manera anticipada su atención a la presente, le saluda,

Muy atentamente,

Sr.(a) XXX

Cargo de Máxima Autoridad

3.2

FASE 1: DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN DE RIESGO

3.2.1

CUESTIONARIO PARA DETERMINAR LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA EMPRESA

Características generales de la empresa

1. Razón Social

2. RNC

3. Actividad de la empresa (*Marcar las casillas que apliquen*)

<input type="checkbox"/>	Agricultura
<input type="checkbox"/>	Ganadería
<input type="checkbox"/>	Pesca
<input type="checkbox"/>	Selvicultura
<input type="checkbox"/>	Minería
<input type="checkbox"/>	Comercio
<input type="checkbox"/>	Servicios
<input type="checkbox"/>	Transporte
<input type="checkbox"/>	Otra: _____

4. Cantidad de empleados

Características de seguridad de la empresa

5. ¿Considera su empresa el tránsito vehicular como un riesgo de salud laboral?

Sí No

6. ¿Cuenta su empresa con una política de seguridad vial?

Sí No

7. ¿Ha tomado en cuenta en su política de empresa el prevenir accidentes de tránsito?

Sí No

8. ¿Dispone la empresa de una política sobre consumo de alcohol y drogas?

Sí No

9. ¿Ha comunicado estas políticas a los empleados?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 9 ES AFIRMATIVA RESPONDER LA PREGUNTA 10, DE LO CONTRARIO SALTAR A LA PREGUNTA 11.

10. ¿Qué medidas adopta para que sus colaboradores tengan los conocimientos, la motivación, la información y la formación necesario para seguir la política de seguridad vial en el entorno laboral? (Marcar las casillas que apliquen)

<input type="checkbox"/>	Difusión de boletines informativos de seguridad vial
<input type="checkbox"/>	Talleres de capacitación en seguridad vial (manejo defensivo, conducción bajo los efectos del alcohol, etc.)
<input type="checkbox"/>	Ninguna
<input type="checkbox"/>	Otra: _____

Charlas de educación vial

11. ¿Procura que los empleados sean personas calificadas y que posean un buen estado de salud ya que son factores críticos que pueden influir para conducir de un modo seguro?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 11 ES AFIRMATIVA RESPONDER LA PREGUNTA 12, DE LO CONTRARIO SALTAR A LA PREGUNTA 13.

12. ¿Qué proceso agota para logra esto?

13. ¿Se realiza algún tipo de control de los factores salud, entorno y ambiente que influyen en la seguridad vial?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 13 ES AFIRMATIVA RESPONDER LA PREGUNTA 14, DE LO CONTRARIO SALTAR A LA PREGUNTA 15.

14. ¿Con qué frecuencia realiza los controles a los empleados? (Solo marcar una casilla)

- Aleatoriamente
- Cada 2 semanas
- Mensualmente
- Trimestralmente
- Semestralmente
- Anualmente

15. ¿Posee flotilla vehicular?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 15 ES AFIRMATIVA RESPONDER LA PREGUNTA 16, DE LO CONTRARIO SALTAR A LA PREGUNTA 23.

Características de la flotilla vehicular de la empresa

16. ¿Qué nivel de seguridad exige la empresa al momento de adquirir vehículos para su flotilla? (Marcar las casillas que apliquen)

- Aire acondicionado
- Cinturón de seguridad de 3 puntos en todos los asientos
- Indicador de uso del cinturón
- Reposacabezas en todos los asientos
- Bolsas de aire
- Estructura de deformación programada
- Sistema de protección antivuelco (ROPS)
- Sistema de frenos ABS

- Asistente de frenada de emergencia (BAS)
- Sistema de control de tracción (TRC)
- Dirección asistida
- Sistema de detección de ángulo muerto
- Frenada autónoma (AEB)
- Asistente de velocidad inteligente (ISA)
- Otro: _____

**17. ¿Qué elementos de seguridad adicional a la flotilla vehicular?
(Marcar las casillas que apliquen)**

- Botiquín de primeros auxilios
- Extintor
- Triángulo de emergencia
- Neumático de repuesto
- Gato y llave de cruz
- Caja de herramientas
- Chaleco reflectante
- Casco protector
- Otro: _____

18. ¿Cuál es el estado actual de la flotilla vehicular?

- Bueno
- Regular
- Malo

19. ¿Con qué frecuencia realiza el mantenimiento de la flotilla?

- Aleatoriamente
- Cada 2 semanas
- Mensualmente
- Trimestralmente

- Semestralmente
- Anualmente
- Cuando ocurre algún problema con la unidad
- Nunca

20. Cantidad de vehículos de combustión interna

- > Automóviles _____
- > Camionetas _____
- > Jeeps _____
- > Motocicletas _____
- > Autobuses _____
- > Vehículos de carga _____
- > Otros _____

21. Cantidad de vehículos eléctricos

- > Automóviles _____
- > Camionetas _____
- > Jeeps _____
- > Motocicletas _____
- > Autobuses _____
- > Vehículos de carga _____
- > Otros _____

22. Cantidad de vehículos de movilidad personal

- > Bicicletas _____
- > Bicicletas Eléctricas _____
- > Patinetas Eléctricas _____
- > Otros _____

Accidentalidad de la empresa

23. ¿Existen procedimientos establecidos para la confección de informes de incidentes?

Sí No

24. ¿Considera que todos sus empleados informan los accidentes laborales?

Sí No

25. ¿Comunica a sus empleados el procedimiento a agotar tras un accidente laboral?

Sí No

26. ¿Tiene registro de accidentes en los últimos 5 años?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 26 ES AFIRMATIVA PASAR A LA SIGUIENTE SECCIÓN, DE LO CONTRARIO HA CULMINADO EL CUESTIONARIO.

Registro de accidentes

Cantidad de accidentes con baja in itinere _____

Cantidad de accidentes sin baja in itinere _____

Cantidad de accidentes con baja en misión _____

Cantidad de accidentes sin baja en misión _____

Cantidad de incidentes in itinere _____

Cantidad de incidentes en misión _____

SE DEBEN PRESENTAR LOS DATOS DE ACCIDENTALIDAD DE LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS COMO LA EMPRESA LOS REGISTRA

3.2.2.

FORMULARIO PARA EVALUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL A LOS VEHÍCULOS DE LA EMPRESA

HOJA 2a: ALCANCE DE LA INSPECCIÓN	
MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, TRICICLOS Y CUADRICICLOS	
1. Identificación del vehículo	
1.1 Documentación	
1.2 Número de bastidor	
1.3 Placas de matrícula	
2. Acondicionamiento exterior, carrocería y chasis	
2.1 Carrocería y chasis	
2.2 Dispositivos de acoplamiento	
2.3 Guardabarros y dispositivos antiproyección	
2.4 Limpia y lavaparabrisas	
2.5 Puertas y peldaños	
2.6 Retrovisores	
2.7 Señales en los vehículos de limitación de velocidad	
2.8 Vidrios de seguridad	
3. Acondicionamiento interior	
3.1 Asientos, sus anclajes y sillines	
3.2 Cinturones de seguridad y sus anclajes	
3.3 Antirrobo	
3.4 Campo de visión directa	
3.5 Indicador de velocidad	
3.6 Salientes interiores	
4. Alumbrado y señalización	
4.1 Luces bajas y altas	
4.2 Luz de marcha atrás	
4.3 Luces direccionales	
4.4 Señal de emergencia	
4.4 Señal de emergencia	
4.5 Luces de frenado	
4.6 Luz de la placa trasera	

**HOJA 2a:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, TRICICLOS Y CUADRICICLOS

4.7 Luces de posición	
4.8 Luces antiniebla	
4.9 Catadióptricos	
4.10 Avisador acústico	
4.11 Señalización luminosa específica de vehículos de emergencia	
4.12 Luces de circulación diurna	
5. Emisiones contaminantes	
5.1 Ruido	
5.2 Emisiones máximas de vehículos con motor de encendido por chispa	
5.3 Emisiones máximas de vehículos con motor de encendido por compresión	
6. Frenos	
6.1 Freno de servicio	
6.2 Freno de estacionamiento	
6.3 Dispositivo antibloqueo	
6.4 Pedal del dispositivo de frenado	
6.5 Servofreno. Cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	
6.6 Tubos rígidos	
6.7 Tubos flexibles	
6.8 Forros	
6.9 Tambores y discos	
6.10 Cables, varillas, palancas, conexiones	
6.11 Cilindros del sistema de frenado	
6.12 Válvula sensora de carga	
7. Dirección	
7.1 Desviación de ruedas	
7.2 Volante y columna de dirección o manillar	
7.3 Caja de dirección	
7.4 Timonería y rótulas	
8. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión	
8.1 Ejes	
8.2 Ruedas	
8.3 Neumáticos	

**HOJA 2a:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, TRICICLOS Y CUADRICICLOS

8.4 Suspensión

9. Motor y transmisión

9.1 Estado general del motor

9.2 Sistema de alimentación

9.3 Sistema de escape

9.4 Transmisión

10. Otros

10.1 Limitación de velocidad

10.2 Reformas no autorizadas

**HOJA 2b:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

VEHÍCULOS LIGEROS, VEHÍCULOS DE CARGA Y REMOLQUES

1. Identificación del vehículo

1.1 Documentación

1.2 Número de bastidor

1.3 Placas de matrícula

2. Acondicionamiento exterior, carrocería y chasis

2.1 Antiempotramiento delantero

2.2 Carrocería y chasis

2.3 Dispositivos de acoplamiento

2.4 Guardabarros y dispositivos antiproyección

2.5 Limpia y lava parabrisas

2.6 Protecciones laterales

2.7 Protección trasera

2.8 Puertas y peldaños

2.9 Retrovisores

2.10 Señales en los vehículos de limitación de velocidad o vehículo lento

2.11 Soporte exterior de la rueda de repuesto

2.12 Vidrios de seguridad

2.13 Elementos exclusivos de vehículos de más de nueve (9) plazas, incluida la del conductor

3. Acondicionamiento interior

3.1 Asientos y sus anclajes

**HOJA 2b:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

VEHÍCULOS LIGEROS, VEHÍCULOS DE CARGA Y REMOLQUES

3.2 Cinturones de seguridad y sus anclajes	
3.3 Dispositivo de retención para niños	
3.4 Antihielo y antivaho	
3.5 Antirrobo y alarma	
3.6 Campo de visión directa	
3.7 Dispositivos de retención de la carga	
3.8 Indicador de velocidad y cuentakilómetros	
3.9 Salientes interiores	
3.10 Elementos exclusivos de vehículos de más de nueve (9) plazas, incluida la del conductor	

4. ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN

4.1 Luces bajas y altas	
4.2 Luz de marcha atrás	
4.3 Luces direccionales	
4.4 Señal de emergencia	
4.5 Luces de frenado	
4.6 Luz de la placa trasera	
4.7 Luces de posición	
4.8 Luces antiniebla	
4.9 Luz de guía (gálibo)	
4.10 Catadióptricos	
4.11 Alumbrado interior	
4.12 Avisador acústico	
4.13 Luz de estacionamiento	
4.14 Señalización de apertura de puertas	
4.15 Señalización luminosa específica	
4.16 Luces de circulación diurna	

5. Emisiones contaminantes

5.1 Ruido	
5.2 Emisiones máximas de vehículos con motor de encendido por chispa	
5.3 Emisiones máximas de vehículos con motor de encendido por compresión	

6. Frenos

6.1 Freno de servicio	
-----------------------	--

**HOJA 2b:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

VEHÍCULOS LIGEROS, VEHÍCULOS DE CARGA Y REMOLQUES

6.2 Freno secundario (de socorro)	
6.3 Freno de estacionamiento	
6.4 Freno de inercia	
6.5 Dispositivo antibloqueo	
6.6 Dispositivo de desaceleración	
6.7 Pedal del dispositivo de frenado	
6.8 Bomba de vacío o compresor y depósitos	
6.9 Indicador de baja presión	
6.10 Válvula de regulación del freno de mano	
6.11 Válvulas de frenado	
6.12 Acumulador o depósito de presión	
6.13 Acoplamiento de los frenos de remolque	
6.14 Servofreno. Cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	
6.15 Tubos rígidos	
6.16 Tubos flexibles	
6.17 Forros	
6.18 Tambores y discos	
6.19 Cables, varillas, palancas, conexiones	
6.20 Cilindros del sistema de frenado	
6.21 Válvula sensora de carga	
6.22 Ajustadores de tensión automáticos	
7. Dirección	
7.1 Desviación de ruedas	
7.2 Volante y columna de dirección o manillar	
7.3 Caja de dirección	
7.4 Timonería y rótulas	
7.5 Servodirección	
8. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión	
8.1 Ejes	
8.2 Ruedas	
8.3 Neumáticos	
8.4 Suspensión	

**HOJA 2b:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

VEHÍCULOS LIGEROS, VEHÍCULOS DE CARGA Y REMOLQUES

9. Motor y transmisión

9.1 Estado general del motor	
9.2 Sistema de alimentación	
9.3 Sistema de escape	
9.4 Transmisión	
9.5 Vehículos que utilizan gas como carburante	

10. Otros

10.1 Transporte de mercancías peligrosas	
10.2 Transporte de mercancías perecederas	
10.3 Transporte escolar y de menores	
10.4 Tacógrafo	
10.5 Limitación de velocidad	
10.6 Reformas no autorizadas	

**HOJA 2c:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

VEHÍCULOS AGRÍCOLAS

1.3 Placas de matrícula

1.1 Documentación	
1.2 Número de bastidor	
1.3 Placas de matrícula	

2. Acondicionamiento exterior, carrocería y chasi

2.1 Carrocería y chasis	
2.2 Dispositivos de acoplamiento	
2.3 Guardabarros y dispositivos antiproyección	
2.4 Limpia y lavaparabrisas	
2.5 Puertas y peldaños	
2.6 Retrovisores	
2.7 Señales en los vehículos	
2.8 Vidrios de seguridad	

3. Acondicionamiento interior

3.1 Asientos, sus anclajes	
----------------------------	--

**HOJA 2c:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

VEHÍCULOS AGRÍCOLAS

3.2 Campo de visión directa	
3.3 Salientes interiores	
4. Alumbrado y señalización	
4.1 Luces bajas y altas	
4.2 Luz de marcha atrás	
4.3 Luces direccionales	
4.4 Señal de emergencia	
4.5 Luces de frenado	
4.6 Luz de la placa trasera	
4.7 Luces de posición	
4.8 Luces antiniebla	
4.9 Luz de guía (gálibo)	
4.10 Catadióptricos	
4.11 Alumbrado interior	
4.12 Avisador acústico	
4.13 Señalización luminosa específica	
5. Frenos	
5.1 Freno de servicio	
5.2 Freno de estacionamiento	
5.3 Freno de inercia	
5.4 Pedal del dispositivo de frenado	
5.5 Acoplamiento de los frenos de remolque	
5.6 Servofreno. Cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	
5.7 Tubos rígidos	
5.8 Tubos flexibles	
5.9 Forros	
5.10 Tambores y discos	
5.11 Cables, varillas, palancas, conexiones	
5.12 Cilindros del sistema de frenado	
6. Dirección	
6.1 Volante y columna de dirección	
6.2 Caja de dirección	

**HOJA 2c:
ALCANCE DE LA INSPECCIÓN**

VEHÍCULOS AGRÍCOLAS

6.3 Timonería y rótulas

6.4 Servodirección

7. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión

7.1 Ejes

7.2 Ruedas

7.3 Neumáticos

7.4 Suspensión

8. Motor y transmisión

8.1 Estado general del motor

8.2 Sistema de alimentación

8.3 Sistema de escape

8.4 Transmisión

9. Otros

9.1 Reformas no autorizadas

HOJA 3: MEDICIONES DURANTE LA INSPECCIÓN

EMISIONES

Opacidad (m-1)

CO ralenti (%)

λ (%)

CO ralenti acel (%)

FRENADO

Freno de servicio

Fd (N)

Fi (N) Fd (N)

Freno de socorro

Fd (N)

Fi (N)

Freno de estacionamiento

Fd (N)

Fi (N)

OTROS

Alineación (mm)

Limitación de velocidad (km/h)

Ruidos (dB)

Dinamómetro (N)

Báscula (kg)

3.2.3.

CUESTIONARIO PARA EL COLABORADOR DE LA EMPRESA

Características generales del encuestado

1. Nombre de la empresa

2. Sexo

Masculino

Femenino

3. Edad (*Marcar solo una casilla*)

18 - 25 años

26 - 35 años

36 - 45 años

46 - 55 más

56 años o más

4. Horario de trabajo (*Marcar solo una casilla*)

Jornada completa

Turno nocturno

Turno matutino

Turno rotativo

Turno vespertino

5. Puesto de trabajo

6. Formación académica (*Marcar solo una casilla*)

Primario

Universitario

Secundario

Posgrado

7. ¿Tiene conocimiento sobre las leyes y/o normas de tránsito y seguridad vial del país?

Sí

No

Características de los desplazamientos

Desplazamientos in itinere

SON LOS DESPLAZAMIENTOS QUE REALIZA EL COLABORADOR AL IR AL TRABAJO O AL VOLVER DE ÉSTE, DESDE SU RESIDENCIA, FIJA O EVENTUAL, INDISTINTAMENTE DE LA HORA EN LA QUE SE PRODUZCA.

8. Municipio donde vive:

9. Barrio o sector donde vive:

10. Kilómetros recorridos in itinere (colocar el valor más alto entre ida y vuelta) (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	0 - 2 kms	<input type="checkbox"/>	2 -5 kms
<input type="checkbox"/>	5 - 10 kms	<input type="checkbox"/>	10 - 20 kms
<input type="checkbox"/>	20 - 30 kms	<input type="checkbox"/>	30 - 50 kms
<input type="checkbox"/>	50 - 80 kms	<input type="checkbox"/>	80 - 120 kms
<input type="checkbox"/>	120 - 160 kms	<input type="checkbox"/>	160 - 200 kms
<input type="checkbox"/>	200 o más		

11. Tiempo dedicado en desplazamiento in itinere (colocar el valor más alto entre ida y vuelta) (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	Menos de 15 min	<input type="checkbox"/>	1 - 2 hrs
<input type="checkbox"/>	15 - 30 min	<input type="checkbox"/>	Más de 2 hrs
<input type="checkbox"/>	30 min - 1 hr		

12. Modo de desplazamiento principal que utiliza in itinere (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	A pie	<input type="checkbox"/>	Transporte público
<input type="checkbox"/>	Bicicleta	<input type="checkbox"/>	Transporte institucional
<input type="checkbox"/>	Patineta eléctrica	<input type="checkbox"/>	Vehículo privado

ATENDIENDO A LA RESPUESTA DE LA PREGUNTA 12, PASE A LA SECCIÓN CORRESPONDIENTE.

Desplazamiento in itinere a pie

13. ¿Cuáles son las diferentes razones por las que realiza el desplazamiento a pie?
(Marcar las casillas que apliquen)

<input type="checkbox"/>	Problemas de estacionamiento	<input type="checkbox"/>	Vivo cerca
<input type="checkbox"/>	Economía	<input type="checkbox"/>	Poca oferta de transporte público
<input type="checkbox"/>	Comodidad	<input type="checkbox"/>	Baja frecuencia del transporte público
<input type="checkbox"/>	Rapidez	<input type="checkbox"/>	No poseo vehículo privado
<input type="checkbox"/>	No tengo bicicleta / patineta eléctrica	<input type="checkbox"/>	No hay transporte institucional
<input type="checkbox"/>	Otra _____		

14. Estado de las aceras que utiliza en el recorrido (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	Bueno
<input type="checkbox"/>	Regular
<input type="checkbox"/>	Malo

15. Presencia de árboles con sombra en el recorrido (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	Mucha
<input type="checkbox"/>	Poca
<input type="checkbox"/>	Nada

16. ¿Es seguro el recorrido?

Sí No

Desplazamiento in itinere en bicicleta / patineta eléctrica

17. ¿Cuáles son las diferentes razones por las que realiza el desplazamiento en bicicleta?
(Marcar las casillas que apliquen)

<input type="checkbox"/>	Problemas de estacionamiento	<input type="checkbox"/>	Vivo cerca
<input type="checkbox"/>	Economía	<input type="checkbox"/>	Poca oferta de transporte público
<input type="checkbox"/>	Comodidad	<input type="checkbox"/>	Congestionamiento
<input type="checkbox"/>	Rapidez	<input type="checkbox"/>	No poseo vehículo privado
<input type="checkbox"/>	Muy lejos para hacer el recorrido a pie	<input type="checkbox"/>	No hay transporte institucional
<input type="checkbox"/>	Otra _____		

18. ¿Cuáles elementos de seguridad utiliza en su desplazamiento? (Marcar las casillas que apliquen)

<input type="checkbox"/>	Casco protector	<input type="checkbox"/>	Luces
<input type="checkbox"/>	Chaleco reflectivo	<input type="checkbox"/>	Timbre / bocina

19. ¿La empresa cuenta con cicloparqueaderos?

Sí No

20. ¿La empresa posee duchas para quienes se desplazan en bicicleta?

Sí No

21. ¿La empresa posee armarios (lockers) para quienes se desplazan en bicicleta?

Sí No

Desplazamiento in itinere en transporte público / transporte institucional

22. ¿Cuáles son las diferentes razones por las que realiza el desplazamiento en transporte público? (Marcar las casillas que apliquen)

<input type="checkbox"/>	Problemas de estacionamiento	<input type="checkbox"/>	Mucha oferta de transporte público
<input type="checkbox"/>	Economía	<input type="checkbox"/>	Me deja cerca del trabajo
<input type="checkbox"/>	Comodidad	<input type="checkbox"/>	Única opción
<input type="checkbox"/>	Rapidez	<input type="checkbox"/>	No poseo vehículo privado
<input type="checkbox"/>	Vivo muy lejos	<input type="checkbox"/>	No hay transporte institucional
<input type="checkbox"/>	No tengo bicicleta / patineta eléctrica	<input type="checkbox"/>	Otra: _____

23. ¿Cuántas unidades de transporte debe tomar para ir del hogar a la empresa? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	Más de 2		

24. ¿Cuántas unidades de transporte debe tomar para ir de la empresa al hogar? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	Más de 2		

25. ¿En qué condiciones se encuentran las unidades de transporte público que usa generalmente? (Marcar solo una casilla)

- Buena
- Regular
- Mala

26. ¿Los conductores conducen con precaución?

- Sí No

Desplazamiento in itinere en vehículo privado

27. ¿Cuáles son las diferentes razones por las que realiza el desplazamiento en vehículo privado? (Marcar las casillas que apliquen)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Poseo estacionamiento privado | <input type="checkbox"/> Poca oferta de transporte público |
| <input type="checkbox"/> Economía | <input type="checkbox"/> Es obligatorio en la empresa |
| <input type="checkbox"/> Comodidad | <input type="checkbox"/> Rapidez |
| <input type="checkbox"/> No hay transporte institucional | <input type="checkbox"/> No tengo bicicleta / patineta eléctrica |
| <input type="checkbox"/> Vivo muy lejos | <input type="checkbox"/> Otra: _____ |

28. ¿Qué tipo de vehículo conduce? (Marcar solo una casilla)

- | | |
|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Motocicleta | <input type="checkbox"/> Camioneta |
| <input type="checkbox"/> Automóvil | <input type="checkbox"/> Autobús |
| <input type="checkbox"/> Jeep | <input type="checkbox"/> Vehículo pesado |
| <input type="checkbox"/> Otro: _____ | |

29. ¿El vehículo es de la empresa?

- Sí No

30. ¿Conoce las posibilidades que tiene para llegar al trabajo en transporte público?

- Sí No

31. ¿Estaría dispuesto/a cambiar sus hábitos de movilidad por modos más sostenibles?

- Sí No

32. ¿Tiene licencia de conducir?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 32 ES NEGATIVA PASAR A LA PREGUNTA 38, DE LO CONTRARIO CONTINUAR CON LA PREGUNTA 33.

33. ¿Cuál categoría de licencia posee? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	4
<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	5
<input type="checkbox"/>	3		

34. ¿Hace cuantos años posee licencia de conducir? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	0 - 4 años	<input type="checkbox"/>	4 - 8 años
<input type="checkbox"/>	8 - 12 años	<input type="checkbox"/>	12 - 16 años
<input type="checkbox"/>	16 - 20 años	<input type="checkbox"/>	20 - 24 años
<input type="checkbox"/>	24 - 28 años	<input type="checkbox"/>	28 - 32 años
<input type="checkbox"/>	32 - 36 años	<input type="checkbox"/>	36 - 40 años
<input type="checkbox"/>	40 - 44 años	<input type="checkbox"/>	48 - 52 años
<input type="checkbox"/>	52 - 56 años	<input type="checkbox"/>	56 - 60 años
<input type="checkbox"/>	60 años o más		

35. ¿De qué manera se comporta al volante? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	Impulsiva	<input type="checkbox"/>	Moderada
<input type="checkbox"/>	Relajada	<input type="checkbox"/>	Nerviosa

36. ¿Le provoca ansiedad la idea de conducir un vehículo?

Sí No

37. ¿Cuáles elementos distractores reconoce que utiliza mientras conduces? (Marcar las casillas que apliquen)

<input type="checkbox"/>	Celular / tableta	<input type="checkbox"/>	Beber
<input type="checkbox"/>	Ingerir alimentos	<input type="checkbox"/>	Fumar

Desplazamientos en misión

SON LOS DESPLAZAMIENTOS QUE REALIZA EL COLABORADOR (CONDUCTOR) COMO PARTE DE SUS TAREAS Y QUE SE PRODUCEN DENTRO DE SU JORNADA LABORAL.

38. ¿Realiza desplazamientos en misión como conductor?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 38 ES NEGATIVA PASAR A LA PREGUNTA 52, DE LO CONTRARIO CONTINUAR CON LA PREGUNTA 39.

39. ¿Cuántos kilómetros recorre aproximadamente al cabo de un día en desplazamientos en misión? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	0 - 5 kms	<input type="checkbox"/>	5 - 10 kms
<input type="checkbox"/>	10 - 30 kms	<input type="checkbox"/>	30 - 50 kms
<input type="checkbox"/>	50 - 100 kms	<input type="checkbox"/>	100 - 200 kms
<input type="checkbox"/>	200 - 400 kms	<input type="checkbox"/>	400 - 700 kms
<input type="checkbox"/>	700 - 1000 kms	<input type="checkbox"/>	1000 kms o más

40. ¿Cuántas horas al día aproximadamente emplea en desplazamientos en misión? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	Menos de 1 hr	<input type="checkbox"/>	1 - 2 hrs
<input type="checkbox"/>	2 - 3 hrs	<input type="checkbox"/>	3 - 4 hrs
<input type="checkbox"/>	4 - 5 hrs	<input type="checkbox"/>	5 - 6 hrs
<input type="checkbox"/>	6 - 7 hrs	<input type="checkbox"/>	7 - 8 hrs
<input type="checkbox"/>	8 - 10 hrs	<input type="checkbox"/>	10 - 12 hrs
<input type="checkbox"/>	12 hrs o más		

41. ¿Cuántos kilómetros recorre antes de tomar un descanso? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	Menos de 100 kms	<input type="checkbox"/>	100 - 150 kms
<input type="checkbox"/>	150 - 200 kms	<input type="checkbox"/>	200 - 250 kms
<input type="checkbox"/>	250 - 300 kms	<input type="checkbox"/>	300 - 350 kms
<input type="checkbox"/>	350 - 400 kms	<input type="checkbox"/>	400 - 450 kms
<input type="checkbox"/>	450 kms ó más		

42. ¿Cuántas horas descansa antes de retomar la conducción? (Marcar solo una casilla)

Menos de 0.5 hr

0.5 - 1 hr

1 - 2 hrs

2 hrs o más

43. ¿La empresa posee pautas sobre cantidad de kilómetros a recorrer para descansar y el tiempo recomendado?

 Sí No

44. ¿Cuántos viajes diarios realiza en misión? (Marcar solo una casilla)

(Un viaje implica ir desde un punto A a un punto B. Ejemplo: empresa – cliente 1, viaje 1. Cliente 1 – cliente 2, viaje 2, etc.)

1 - 2 viajes

3 - 4 viajes

5 - 6 viajes

6 - 7 viajes

8 o más viajes

45. ¿Cómo cree que se podría reducir el número de viajes que realiza en misión? (Marcar las casillas que apliquen)

Jornadas de trabajo divididas

Incremento de personal disponible para hacer los viajes

Correcta programación de los viajes

Unidades de mayor capacidad

Reducir zona de cobertura

Promover el uso de plataformas virtuales para reuniones

Otro: _____

46. ¿Qué modos de transporte utiliza para desplazamientos en misión? (Marcar las casillas que apliquen)

Vehículo propio

Vehículo de la empresa

Transporte público

47. ¿Cuál tipo de vehículo corresponde a la opción principal? (Marcar solo una casilla)

<input type="checkbox"/>	Bicicleta	<input type="checkbox"/>	Camioneta
<input type="checkbox"/>	Patineta eléctrica	<input type="checkbox"/>	Jeep
<input type="checkbox"/>	Motocicleta	<input type="checkbox"/>	Autobús
<input type="checkbox"/>	Automóvil	<input type="checkbox"/>	Vehículo de carga
<input type="checkbox"/>	Otro: _____		

SI SELECCIONA VEHÍCULO DE CARGA EN LAS PREGUNTAS 47, CONTINUAR CON LA PREGUNTA 48, DE LO CONTRARIO PASAR A LA PREGUNTA 52.

48. ¿Transporta mercancía peligrosa (ADR, sustancias químicas, etc.)?

Sí No

49. ¿La carga suele superar los 3,500 Kg (7,700 lb)?

Sí No

50. ¿Supervisa la estiba, la sujeción y el estado de la carga?

Sí No

51. ¿Qué emplea en la estiba de la carga? (Marcar las casillas que apliquen)

<input type="checkbox"/>	Chinchas / pulpos	<input type="checkbox"/>	Topes, separadores y cuñas
<input type="checkbox"/>	Cadenas	<input type="checkbox"/>	Otro: _____

Accidentalidad del empleado

52. ¿Ha tenido algún accidente de tránsito en los últimos 5 años?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 52 ES AFIRMATIVA, CONTINUAR CON LA PREGUNTA 53, DE LO CONTRARIO PASAR A LA PREGUNTA 57.

53. ¿Cree usted que ha sido el causante de alguno de esos accidentes?

Sí No

54. ¿Existen procedimientos establecidos para reportar accidentes en la empresa?

Sí No No se

55. ¿Ha reportado algún accidente a la empresa?

Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 55 ES AFIRMATIVA, CONTINUAR CON LA PREGUNTA 56, DE LO CONTRARIO PASAR A LA PREGUNTA 57.

56. ¿Cuál ha sido la respuesta de la empresa al reportar algún accidente? (Marcar las casillas que apliquen)

- No me respondieron
- Me amonestaron
- Me ayudaron en todo el proceso

57. El acceso o salida a la empresa ¿puede provocar un accidente?

- Sí No

SI LA RESPUESTA A LA PREGUNTA 57 ES AFIRMATIVA, CONTINUAR CON LA PREGUNTA 58, DE LO CONTRARIO PASAR A LA PREGUNTA 59.

58. Explique su respuesta

59. Factores de riesgo con los que se encuentra al conducir (Marcar las casillas que apliquen)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Estado de la vía | <input type="checkbox"/> El vehículo que utilizo |
| <input type="checkbox"/> Mis habilidades en la conducción | <input type="checkbox"/> Mi estado psicofísico |
| <input type="checkbox"/> Falta de señalización | <input type="checkbox"/> Organización del trabajo |
| <input type="checkbox"/> Falta de información de seguridad | <input type="checkbox"/> Entorno de la empresa |
| <input type="checkbox"/> Imprudencia de otros conductores | <input type="checkbox"/> Altas velocidades |
| <input type="checkbox"/> Otro: _____ | |

60. ¿Cuáles acciones ha realizado la empresa para mejorar la seguridad vial de sus colaboradores? (Marcar las casillas que apliquen)

- Charlas de educación vial
- Difusión de boletines informativos de seguridad vial
- Talleres de capacitación en seguridad vial (manejo defensivo, conducción bajo los efectos del alcohol, etc.)
- Ninguna
- Otra: _____

61. ¿Qué actuaciones sugiere para mejorar los desplazamientos en itinere y en misión? (Marcar las casillas que apliquen)

Empresa

- Habilitar ruta de transporte institucional
- Crear incentivos por movilizarse sosteniblemente
- Instalar cicloparqueaderos
- Construir duchas para ciclistas
- Promover el carpooling
- Otra: _____

Estado

- Mejorar las vías de acceso
- Habilitar rutas de transporte público
- Cambio de unidades en el servicio de transporte público
- Disponer de ciclovías
- Otra: _____

3.2.4.

ESTUDIO OBSERVACIONAL PARA LA EMPRESA

1. Nombre Empresa / Institución

2. Observador

3. Fecha

4. Jornada de observación (*Marcar solo una casilla*)

Matutina

Vespertina

Nocturna

5. Caso observado (*Marcar solo una casilla*)

Entrada

Salida

6. ¿Hubo alguna situación particular que pudo afectar el tránsito al momento de la observación? (*Marcar las casillas que apliquen*)

Ninguna

Lluvia

Accidente de tránsito

Presencia policial

Desvío del flujo vehicular

Incremento del tránsito

Otra: _____

Características del observado

7. Sexo

Masculino Femenino

8. ¿Cómo transita? (Marcar solo una casilla)

- Peatón
 Bicicleta
 Patineta
 Automóvil (pasajero)
 Automóvil (conductor)
 Motocicleta (pasajero)
 Motocicleta (conductor)
 Transporte público

ATENDIENDO A LA RESPUESTA DE LA PREGUNTA 8, PASE A LA SECCIÓN CORRESPONDIENTE.

El colaborador como peatón

9. ¿Por dónde circula?

Acera Calzada

10. ¿Cuál elemento distractor lleva? (Marcar las casillas que apliquen)

- Celular Ninguno
 Auriculares Otra: _____
 Libro

El colaborador como pasajero

11. ¿Qué sistema de protección usa el conductor? (Marcar solo una casilla)

- Cinturón
 Casco protector
 Ninguno

12. ¿Qué sistema de protección usa el empleado? (Marcar solo una casilla)

- Cinturón
- Casco protector
- Ninguno

13. ¿Se detiene el vehículo en la zona correcta de estacionamiento?

- Sí No

14. ¿El conductor del vehículo respeta las señales de tránsito?

- Sí No

15. ¿Cuál elemento distractor lleva el conductor? (Marcar las casillas que apliquen)

- Celular
- Auriculares
- Comida
- Ninguno
- Otra: _____

El colaborador como conductor

16. ¿Qué sistema de protección usa el empleado? (Marcar las casillas que apliquen)

- Cinturón
- Casco protector
- chaleco reflectivo
- Luces
- Ninguno

17. ¿Detiene el vehículo en la zona correcta de estacionamiento?

Sí No

18. ¿Respetas las señales de tránsito?

Sí No

19. ¿Cuál elemento distractor lleva el empleado? *(Marcar las casillas que apliquen)*

<input type="checkbox"/>	Celular
<input type="checkbox"/>	Auriculares
<input type="checkbox"/>	Comida
<input type="checkbox"/>	Ninguno
<input type="checkbox"/>	Otro: _____

3.3.

FASE 2: ELABORACIÓN DEL PLAN

3.3.1.

LISTADO DE ACCIONES SUGERIDAS A APLICAR POR LA EMPRESA EN UN PLAN LABORAL DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

Luego del análisis de los principales riesgos que se identificaron en el diagnóstico de seguridad vial laboral, se presentan acciones sugeridas a aplicar por la empresa en el desarrollo de su plan laboral de seguridad vial y movilidad.

Las acciones detalladas más abajo se presentan alineadas a las medidas mencionadas en el acápite **2.3.3.2. Identificación de Medidas de Seguridad Vial.**

ACCIÓN	DESPLAZAMIENTO A APLICAR	
	IN ITÍNERE	EN MISIÓN
a) Medidas para la mejora de la investigación y análisis de la movilidad: Recogida, análisis y difusión sistemática de los datos sobre los desplazamientos.		
Realizar encuestas una o dos veces al año a los colaboradores con el fin de conocer como realizan los diferentes traslados al trabajo.	X	X
b) Medidas para la mejora de la investigación y análisis de seguridad vial: Recogida, análisis y difusión sistemática de los datos sobre accidentalidad vial, con consideración de su grado de gravedad, pero incluyendo también los incidentes.		
Solicitar a cada colaborador informar la ocurrencia de un accidente de tránsito, ubicación, personas afectadas, etc.	X	X
Mantener una base de datos de todos los accidentes de tránsito ocurridos por cada año, a fin de evaluar los cambios presentados en el tiempo.	X	X

ACCIÓN	DESPLAZAMIENTO A APLICAR	
	IN ITÍNERE	EN MISIÓN
c) Medidas para la mejora de la conducta de los trabajadores, mediante la actuación información, Formación y Educación		
Ofrecer formación en seguridad vial, tanto teórica como práctica, con el fin de mejorar la manera de conducir de los colaboradores y actualizarlos de acuerdo las normativas vigentes.	X	X
Campañas de concientización en seguridad vial, pueden ser con material impreso, digital, etc.	X	X
Promocionar prácticas seguras a la hora de transportarse en un entorno familiar fuera del horario laboral.	X	
Realizar capacitaciones para todos los colaboradores sobre cómo realizar la revisión del vehículo antes de iniciar un viaje.	X	X
d) Medidas para la mejora de la conducta de los trabajadores, mediante, el desarrollo de normativas internas de la empresa y la vigilancia y control con personal de inspección propio.		
Elaborar un manual para la prevención de accidentes, con este manual se busca establecer entre los trabajadores pautas de conducta responsable a la hora de circular por las vías.	X	X
Preparar un protocolo de cumplimiento de las medidas de seguridad vial que incluya un sistema de consecuencias que pueden ir, desde suspensión temporal hasta el despido. Por ejemplo el número de infracciones cometidas en un mes.	X	X

ACCIÓN	DESPLAZAMIENTO A APLICAR	
	IN ITÍNERE	EN MISIÓN
e) Medidas para la selección positiva de conductores, tanto profesionales como aquellos que sin ser conductores profesionales tengan que trasladar a otros trabajadores en su condición de miembros del equipo.		
Realizar evaluaciones a los choferes sobre el conocimiento general de las normas de conducir por lo menos una vez al año.	X	X
f) Medidas de vigilancia del estado de la salud de los trabajadores, tanto física como psicológica, con especial atención a los trastornos psicofísicos transitorios.		
Solicitar completar un formulario sobre su historial médico incluyendo antecedentes personales y familiares, consumo de medicamentos, etc.	X	X
Solicitar la entrega de un certificado médico psicofísico a cada colaborador, si es posible en la entidad tener un personal para hacer dicha evaluación o cubrir los costos de los mismos.	X	X
g) Medidas para la mejora de la seguridad de los vehículos, mediante los procesos de selección de vehículos y mantenimiento.		
Realizar campañas sobre vehículos seguros con el fin de concienciar a los colaboradores de verificar el estado de neumáticos, luces, botiquines, elementos de seguridad para niños, cascos para motociclistas.	X	X
Preparar un cronograma de inspecciones a los vehículos de la empresa tomando en cuenta todas las condiciones para un vehículo seguro de acuerdo a la actividad realizada en dicha empresa.	X	X

ACCIÓN	DESPLAZAMIENTO A APLICAR	
	IN ITÍNERE	EN MISIÓN
Verificar periódicamente que cada conductor en su vehículo cuente con los elementos básicos de seguridad como botiquines, extintores, etc.	X	X
h) Medidas para la maximización de la utilidad de los sistemas de seguridad de los vehículos mediante la instrucción a los conductores.		
Instalación de dispositivos Alcolock en los vehículos de la empresa con el fin de asegurar que los conductores no puedan circular bajo los efectos del alcohol.		X
i) Medidas para la mejora de la seguridad de las vías, mediante la detección y advertencia de lugares de riesgo, y la elección de los trayectos más seguros		
Facilitar las rutas de viaje de los recorridos a hacer durante la jornada laboral tomando en cuenta sea una ruta segura, el estado de la vía, condiciones propias del entorno de la vía, etc.		X
Gestionar con las autoridades competentes la mejora de la infraestructura de acceso de los colaboradores a los centros de trabajo.	X	X
Colocar sistemas de rastreo de los vehículos con el fin de monitorear las rutas tomadas, velocidad al conducir, etc.		X
Disposición y utilización de sistemas de localización tipo GPS a fin de que los conductores sean debidamente orientados de la ruta a seguir en la vía y no utilizar sus teléfonos móviles.		X

ACCIÓN	DESPLAZAMIENTO A APLICAR	
	IN ITÍNERE	EN MISIÓN
j) Medidas de mejora de aspectos organizativos y procedimentales que atiendan a los factores de riesgo asociados a los desplazamientos.		
Verificar si existe la posibilidad de flexibilizar los horarios de entrada y salida con el fin de acceder a los servicios de transporte público o moverse en horas con menos congestión de tráfico.	X	
Establecer las condiciones para reducir las salidas de la empresa al medio día para comer, como por ejemplo: disponer de un comedor, proporcionar un menú gratuito, etc.	X	
En los puestos que sea posible promover el teletrabajo, suministrando lo necesario para que el colaborador no tenga que desplazarse de su casa a menos que sea necesario.		X
Promover que las reuniones entre, los colaboradores ubicados en diferentes localidades, como clientes, proveedores sean realizadas por videoconferencias.		X
Promover el no llamar a los colaboradores cuando se encuentra realizando algún desplazamiento con el fin de evitar distracciones al momento de tomar la llamada a pesar del uso del manos libre.	X	X
k) Medidas para la mejora de la asistencia a las víctimas de accidentes, fomentando la instrucción en primeros auxilios, así como mejora de su rehabilitación.		
Capacitar a los colaboradores sobre conceptos básicos de primeros auxilios para responder adecuadamente ante un accidente.	X	X

ACCIÓN	DESPLAZAMIENTO A APLICAR	
	IN ITÍNERE	EN MISIÓN
Tener un listado con los números o contactos de emergencias disponibles ante la ocurrencia de un accidente. Puede ser impreso y colocado en el interior del vehículo.	X	X
l) Medidas de facilitación de transporte colectivo para los trabajadores.		
De parte de la empresa facilitar autobuses para el transporte de los colaboradores a fin de reducir el número de vehículos en las vías.	X	
Promover el uso del vehículo compartido entre colaboradores que circulan por las mismas rutas o sus residencias están próximas una de la otra.	X	
Establecer prioridades en el uso del estacionamiento a los empleados con movilidad reducida, los colaboradores que comparten su vehículo y los que utilizan sus vehículos para hacer trabajos de la empresa.	X	
m) Medidas de promoción del transporte público y otros modos desplazamiento saludable.		
Fomentar el uso del transporte público mediante campañas, instalación de carteles en las zonas comunes explicando la importancia del uso del transporte público, al medio ambiente, la economía, etc.	X	

ACCIÓN	DESPLAZAMIENTO A APLICAR	
	IN ITÍNERE	EN MISIÓN
Gestionar con las autoridades competentes la posibilidad de inducir mejoras en el transporte público, como: establecer paradas cercanas a la empresa, que los horarios del transporte público coincidan con los horarios de entrada y salida de la empresa, aumento de frecuencias adecuadas de transporte público.	X	
Informar a los colaboradores sobre las rutas y horarios del transporte público.	X	
Fomentar modos de transporte verde con el apoyo de las autoridades para la construcción de ciclovías, mejoras de aceras y pasos peatonales, además de promover la adquisición de vehículos eléctricos.	X	X
Instalación de cicloparqueaderos y duchas, así como casilleros para que los empleados puedan guardar ropa y otros elementos de trabajo.	X	X
Crear grupos de caminata al trabajo para aquellos empleados que vivan cerca de la entidad.	X	
Programa de incentivos a aquellos empleados que utilicen otros modos más sostenibles.	X	
Programa de clasificación para empleados que reduzcan su huella energética a través de la medición temporal de su consumo energético y emisiones de gases de efecto invernadero.	X	X
n) Medidas orientadas a la reducción de la distancia entre el lugar de trabajo y el domicilio.		
En caso de contratar nuevo personal, priorizar a aquellos que residen próximo a las instalaciones de la empresa o institución.	X	

4

CONCEPTOS CLAVES

Accidentes de tránsito: evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. Un accidente y un siniestro son eventos distintos.

Accidente laboral: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.

Accidente de tránsito 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. Estos pueden ser In Itinere o en Misión.

Accidentes de tránsito “in itinere”: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación.

Accidentes de tránsito en misión: aquel que se produce durante la jornada laboral donde el trabajador utiliza el vehículo para realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

Acuerdo ADR: acuerdo europeo firmado por varios países para regular el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Estado Psicofísico: es el vínculo existente entre la magnitud de los estímulos de tipo físico y la intensidad de la percepción para la persona.

Frenos ABS: dispositivo utilizado en automóviles y en modelos avanzados de motocicletas que hace variar la fuerza de frenado para evitar que los neumáticos resbalen sobre el suelo en el proceso de frenado.

Incidente de Tránsito: es un suceso que puede, o no, ocasionar algún daño. Tiene el potencial de ser accidente y se puede tomar como una oportunidad para identificar qué fue el error, y así poder controlarlo antes que ocurra un accidente.

Infracción: Acción con la que se infringe una ley, norma o pacto. Amonestación que se hace a un ciudadano por no haber cumplido alguna ley. Sinónimo de multa.

Inspección técnica vehicular: certificación denominada “marbete de inspección técnica vehicular”, expedida por el INTRANT a los vehículos de motor con condiciones técnico-mecánicas óptimas para circular en la vía pública.

Lesión de tránsito: Daño físico o psíquico en un usuario que ha sufrido un accidente de tránsito

Morbilidad: se refiere a la existencia de cualquier forma de enfermedad, de discapacidad, o mala salud debido a cualquier causa.

Programa: planes o proyectos ordenados de actividades.

Proyectos: planes detallados que se forman para la ejecución de una actividad.

Ruta: Camino o dirección que toma un usuario de la vía para un propósito, como el completar trayectos y desplazamientos de origen y destino. Esta ruta se va determinando por una toma de decisión bajo experiencia del usuario en las condiciones o factores que le ofrece el camino.

Seguridad vial: conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no con un enfoque multidisciplinario sobre las medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito, desde el diseño de estas y su equipamiento, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tránsito, el diseño de los vehículos y sus elementos de protección activa y pasiva, la inspección técnica vehicular, la formación de los conductores y los reglamentos de conductores; también, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas de los accidentes de tránsito.

Siniestro de tránsito: es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa en un determinado trayecto de movilización o transporte de manera repentina, ocasionada por un agente externo involuntario.

Vía pública: es cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones o circulan los vehículos.

Tasa de morbilidad: cantidad de individuos considerados enfermos o discapacitados, que son afectados por una enfermedad en un espacio y tiempo determinado.

Tasa de mortalidad: proporción de personas que mueren por una causa concreta en un período en una población o realizar una mortalidad específica por edad. Depende de la muerte y se puede expresar por mil, por diez mil o por cien mil habitantes.

BIBLIOGRAFÍA

1. **COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL; ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. (2017).** PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPUBLICA DOMINICANA. SANTO DOMINGO.
2. **Fraternidad Muprespa. (s.f.).** GUÍA PRÁCTICA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD. Obtenido de <https://www.fraternidad.com/descargas/previene/manuales/PR-MAN-28-O-GU%C3%8DA%20PR%C3%81CTICA%20PARA%20LA%20ELABORACI%C3%93N%20DEL%20PLAN%20DE%20MOVILIDAD.pdf>
3. **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - INTRANT. (2019).** Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo. Obtenido de <https://www.intrant.gob.do/movilidad/index.php/pmus>
4. **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - INTRANT. (2019).** Reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular. Obtenido de <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%205-19%20Inspeccion%20Tecnica%20Vehicular%20GO.pdf>
5. **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - INTRANT. (2020).** Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas. Obtenido de <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%20254-20%20Planes%20Laborales%20SV%20y%20Movilidad%20GO.pdf>
6. **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre; Organización Panamericana de la Salud; Organización Mundial de la Salud. (2018).** Guía Metodológica para elaborar Planes Locales de Seguridad Vial. Santo Domingo: INTRANT.
7. **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - INTRANT. (2019).** Normativa Técnica sobre el Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Inspección Técnica-Vehicular del Reglamento de Inspección Técnica-Vehicular. Obtenido de <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Resoluciones/Resolucin%20NT%20No.%20002-2019%20Normativa%20Tcnica%20Protocolo%20y%20los%20Instrumentos%20para%20Inspeccion%20Tcnica%20Vehicula.pdf>
8. **Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía - IDAE. (2019).** Planes de transporte al trabajo. Muévete con un plan. Obtenido de https://www.movilidad-idae.com/sites/default/files/2019-06/Guia-IDAE-019_PTT.PDF

9. **LA REVISTA DE LOS SOCIOS DEL RACE. (s.f.)**. race.es. Obtenido de <https://www.race.es/revista-autoclub/motor/movilidad/la-importancia-la-formacion-vial-laboral/>
10. **Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. (2017)**. Obtenido de <https://intranet.gob.do/index.php/component/k2/item/247>
11. **Ministerio de Interior, Direccion General de Tráfico, Asociacion Navarra de Empresarios Transporte por Carretera y Logística, et al. (Junio de 2016)**. HERRAMIENTA PARA EL DIAGNÓSTICO DE RIESGOS LABORALES RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL. Obtenido de http://www.seguridadviallaboral.es/images/files/GUIA_DEFINITIVA.pdf
12. **Ministerio del Empleo y Seguridad Vial, Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. (2011)**. Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica. Obtenido de https://www.insst.es/documents/94886/201709/seguridad_vial_empresa/b4288bb3-74db-437d-ba89-00d7426b92d5

ISBN: 978-9945-9250-2-9



Avenida Héctor Homero Hernández
Vargas esq. Calle Horacio Blanco
Fombona, Ensanche La Fe, Distrito
Nacional, República Dominicana



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS
Américas