



## Claves de la Seguridad Vial y buenas prácticas de

**SEGURTASUNA (EUSKAL)**  
Bide-segurtasuna eta negozio-praktika onak

---

*D. José Ignacio Lijarcio Cárcel*  
*Director técnico e Investigador UVEG*

# Arazo orokorrak



## Datos de 2004

## Previsión para 2030

Enfermedad o daño	Muertes (%)	Posición	Posición	Muertes (%)	Enfermedad o daño
Enfermedad cardioisquémica	12,2	1	1	14,2	Enfermedad cardioisquémica
Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	2	12,1	Enfermedad cerebrovascular
Infecciones respiratorias inferiores	7,0	3	3	8,6	Enfermedad obstructiva pulmonar crónica
Enfermedad obstructiva pulmonar crónica	5,1	4	4	3,8	Infecciones respiratorias inferiores
Enfermedades diarreicas	3,6	5	5	3,6	Accidentes de tráfico
VIH/SIDA	3,5	6	6	3,4	Cáncer de tráquea, bronquios o pulmón
Tuberculosis	2,5	7	7	3,3	Diabetes mellitus
Cáncer de tráquea, bronquios o pulmón	2,3	8	8	2,1	Hipertensión arterial
Accidentes de tráfico	2,2	9	9	1,9	Cáncer de estómago
Nacimiento prematuro y bajo peso	2,0	10	10	1,8	VIH/SIDA

# Zifra nagusiak

## La probabilidad de morir por accidente de tránsito depende del lugar de residencia



Muertes por accidentes de tránsito, por 100 000 habitantes



Organización  
Mundial de la Salud

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status)



# Zifra nagusiak

The chance of dying in a road traffic crash depends on where you live



Road traffic fatalities per 100 000 population



# 49%

of all road traffic deaths are among pedestrians, cyclists and motorcycles.

# OMS: Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020



## Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020



Juntos,  
podemos  
salvar millones  
de vidas

[www.decadeofaction.org](http://www.decadeofaction.org)

"Exhorto a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas. Para dar un paso en esta dirección, los gobiernos deberían dar a conocer sus planes nacionales para el Decenio cuando este se ponga en marcha a nivel mundial el 11 de mayo de 2011."

---

# Pilares de intervención sobre el decenio de acción



## Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020



 DECENIO DE ACCIÓN PARA  
LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020



"El número de muertos es demasiado elevado, hay progreso pero es muy lento"



SEGURIDAD VIAL

## Las muertes en accidentes de tráfico se estabilizan en 1,2 millones por la mejora de la legislación

EFE | Ginebra | 19 oct 2015



La directora de la Organización Mundial de la Salud, Margaret Chan, ofrece una rueda de prensa sobre el Informe anual de la Situación Mundial de la Seguridad Vial, en Ginebra (Suiza). EFE

# Políticas europeas de seguridad vial



● ORIENTACIONES POLÍTICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL 2011-2020



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 20.7.2010  
COM(2010) 389 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE  
LAS REGIONES

Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial  
2011-2020

{SEC(2010) 903}

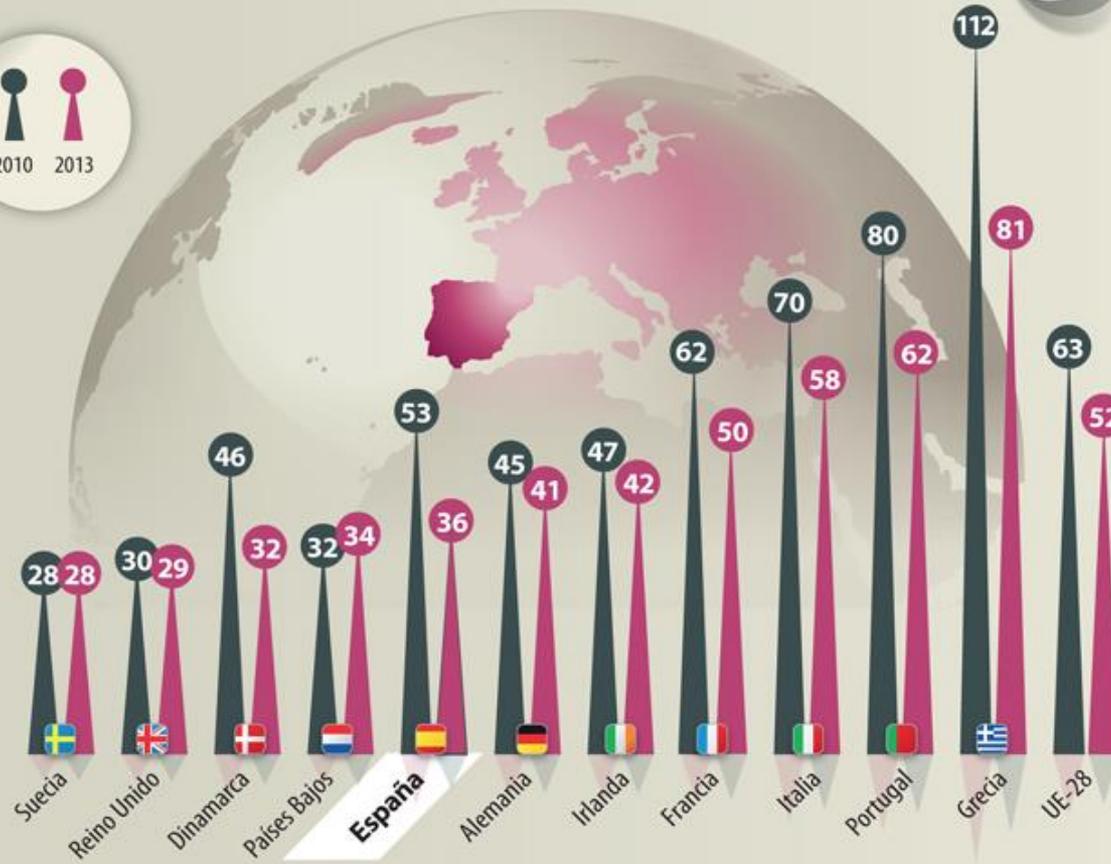


ES

ES

## España en 5º lugar en siniestralidad

(Tasa de mortalidad por millón de habitantes en la UE 2010-2013)





# EUSKADI



**PLAN ESTRATÉGICO  
DE SEGURIDAD VIAL  
Y MOVILIDAD SEGURA  
Y SOSTENIBLE  
2015 - 2020**

**COMPROMISO CON  
LAS PERSONAS**

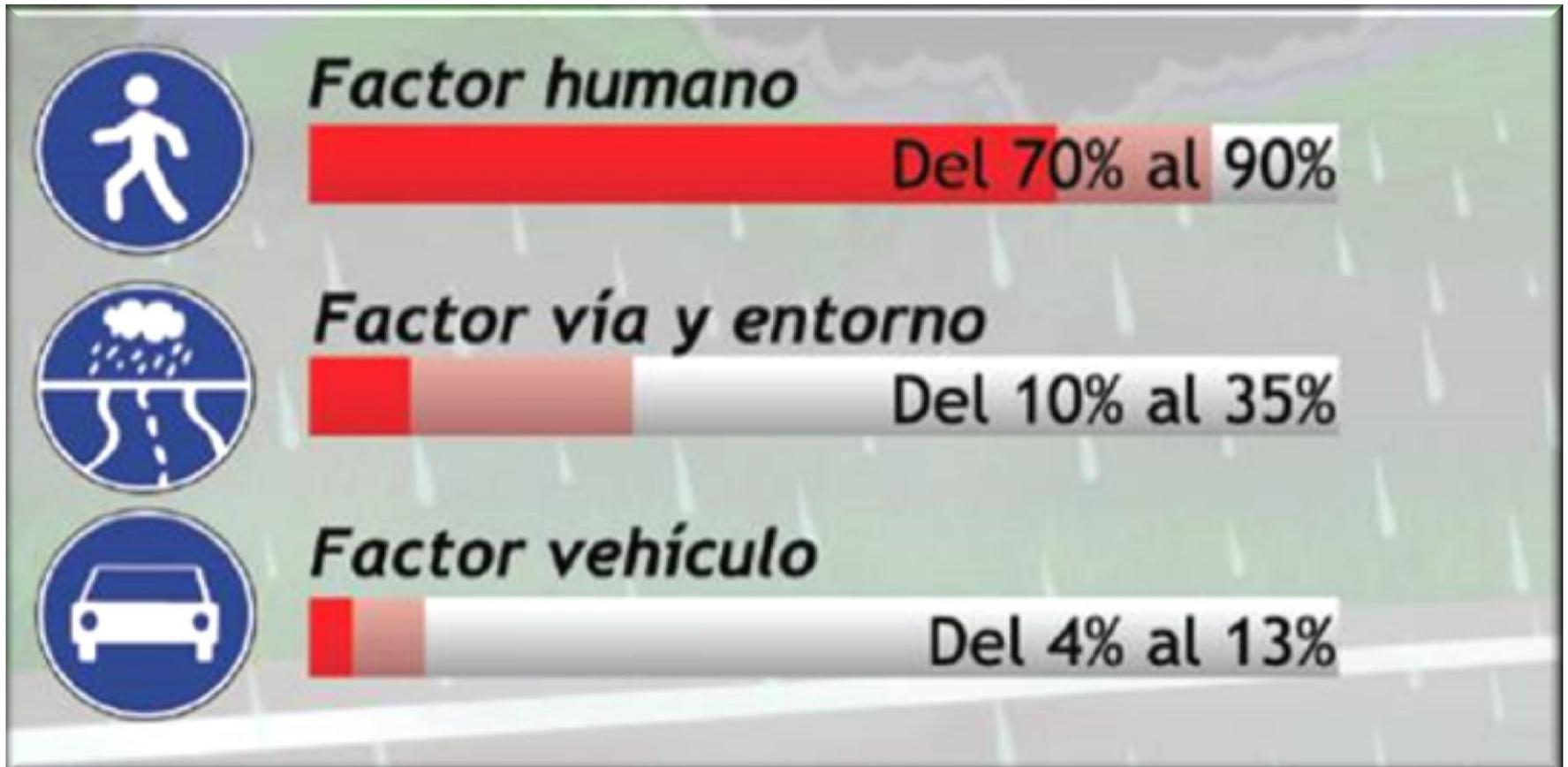


# Ranking de las 5 primeras causas de muerte (%)



Menos de 1 año	De 1 a 14	De 15 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	De 75 a 84	De 85 años y más
1 (83,6%) Resto de enfermedades, incluye anomalías congénitas	1 (28,8%) Tumores	1 (51,4%) Causas externas de mortalidad	1 (42,6%) Causas externas de mortalidad	1 (32,8%) Tumores	1 (45,7%) Tumores	1 (54,0%) Tumores	1 (47,9%) Tumores	1 (30,3%) Enfermedades del sistema circulatorio	1 (37,0%) Enfermedades del sistema circulatorio
		Accidentes de tráfico (17,1%)	Accidentes de tráfico (11,2%)						
2 (4,9%) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	2 (23,6%) Causas externas de mortalidad	2 (17,7%) Tumores	2 (22,1%) Tumores	2 (25,2%) Causas externas de mortalidad	2 (17,8%) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (19,4%) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (22,9%) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (30,0%) Tumores	2 (14,4%) Tumores
	Accidentes de tráfico (7,7%)			Accidentes de tráfico (4,6%)					
3 (3,9%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	3 (12,7%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	3 (6,4%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	3 (11,5%) Enfermedades del sistema circulatorio	3 (15,4%) Enfermedades del sistema circulatorio	3 (10,9%) Causas externas de mortalidad	3 (6,1%) Enfermedades del sistema digestivo	3 (7,9%) Enfermedades del sistema respiratorio	3 (11,4%) Enfermedades del sistema respiratorio	3 (14,0%) Enfermedades del sistema respiratorio
					Accidentes de tráfico (1,5%)				
4 (2,1%) Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	4 (12,3%) Resto de enfermedades	4 (6,3%) Enfermedades del sistema circulatorio	4 (4,9%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	4 (5,2%) Enfermedades del sistema digestivo	4 (7,9%) Enfermedades del sistema digestivo	4 (4,8%) Enfermedades del sistema respiratorio	4 (5,2%) Enfermedades del sistema digestivo	4 (6,3%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	4 (7,4%) Trastornos mentales y del comportamiento
5 (1,6%) Causas externas de mortalidad	5 (4,9%) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	5 (4,4%) Resto de enfermedades	5 (4,4%) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	5 (5,1%) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	5 (3,9%) Enfermedades infecciosas y parasitarias	5 (4,7%) Causas externas de mortalidad	5 (3,7%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	5 (4,9%) Enfermedades del sistema digestivo	5 (6,5%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos
Accidentes de tráfico (0,2%)						Accidentes de tráfico (0,7%)			

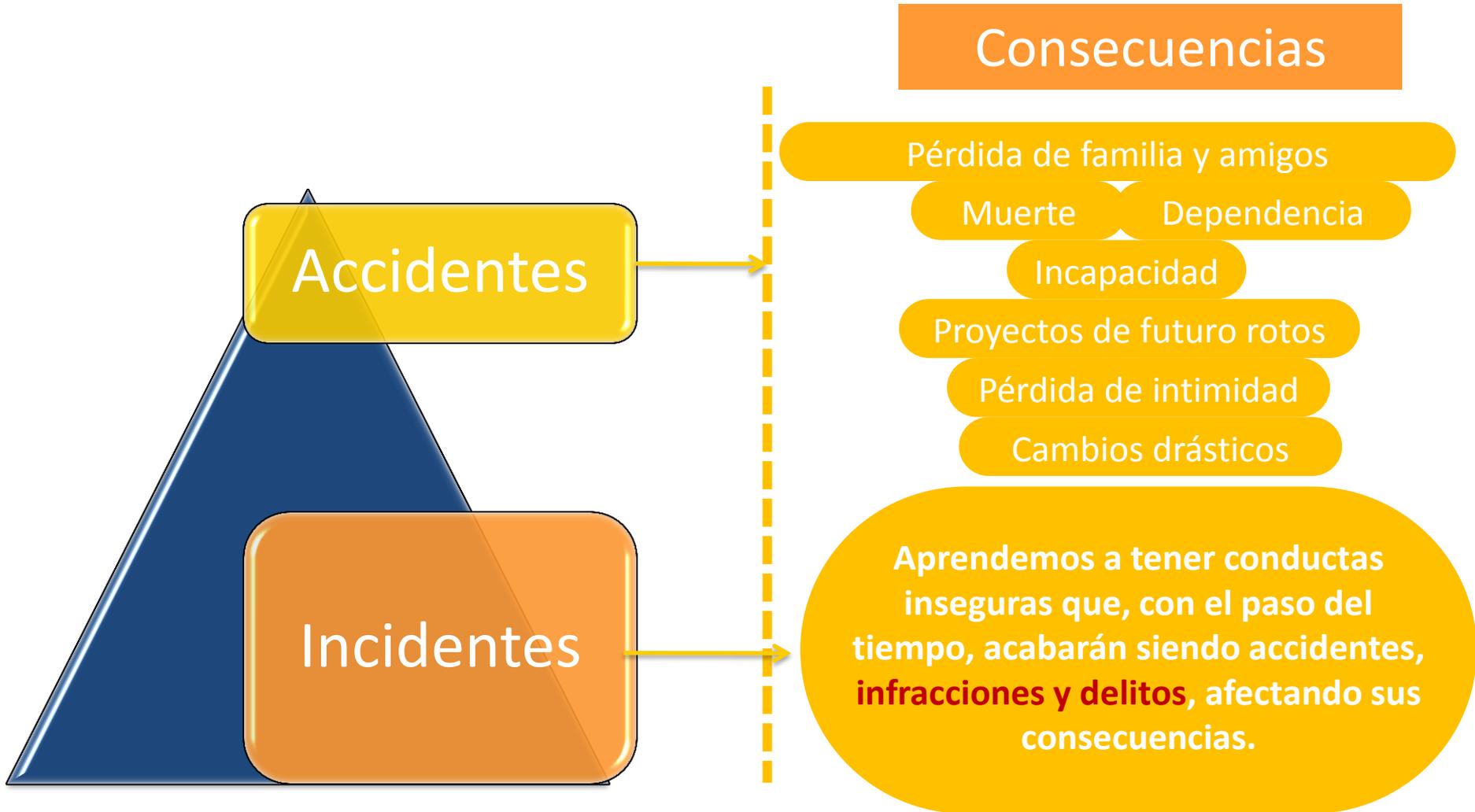
# Factores causantes de los accidentes de tráfico



# Pirámide de seguridad “hyden”



# El accidente... y el incidente



# SE PUEDEN EVITAR...

## FALSAS CREENCIAS Y CONCEPTUALIZACIÓN ACTUAL DEL ACCIDENTE

### *Accidente y falsas creencias*



- Escapa a nuestro control
- Es imprevisto
- No depende de nosotros
- Es inevitable
- Es fortuito
- Es cosa del destino
- Obedece al azar

### *Conceptualización actual del accidente*

- Es un problema de salud
- No es accidental
- Es controlable
- Es evitable
- Es un proceso
- Es una consecuencia
- Es prevenible



Es un problema de Salud Laboral



# SE PUEDEN EVITAR...

En el pasado...



En la actualidad...



El accidente laboral vial se concibe como un grave problema social y de salud, incluso los diferentes poderes públicos debaten este problema de una manera menos teórica y filosófica y mucho más real y pragmática, aunque en muchas ocasiones las cifras, de siniestralidad y mortalidad no son muy alentadoras.

---

# Factores que explican el accidente



- Distracciones (más de un 30%)
  - Infracciones (hasta un 30%)
  - Sueño, Fatiga-Cansancio (hasta un 20%)
  - Velocidad inadecuada (hasta un 17%)
  - Meteorología Adversa (hasta un 5%)
  - Alcohol muy reducido en los conductores profesionales más presente en el resto (más de un 25%), aunque su problema principal radica en los accidentes del fin de semana.
- 
- Hay que tener en cuenta que el accidente nunca suele ser explicado por un solo factor, sino que existe un conjunto de factores concurrentes que explican el accidente



# El coste de los accidentes de tráfico

## ***Daños materiales***

Daños a los vehículos y su carga  
Daños a la vía y el entorno  
Daños al medio ambiente



## ***Costes sanitarios***

Primeros auxilios  
Atención y tratamiento de los heridos  
Rehabilitación y adaptaciones

## ***Costes administrativos***

Costes de policía y bomberos  
Costes de gestión de seguros y servicios  
Costes legales

## ***Costes humanos***

Años potenciales de vida perdidos  
Pérdida de capacidad productiva  
Sufrimiento físico y psicológico de la víctima  
Sufrimiento psicológico de familiares y amigos



## Generan un gran coste económico

- El Valor de una Vida Estadística (VVE) en España en el contexto de los accidentes de tráfico **asciende a 1,3 millones de euros** que, una vez sumadas las pérdidas netas de output y los costes médicos y de ambulancia, se traduce en un **Valor por Evitar o Prevenir un Fallecimiento (VPF) de 1,4 millones** de euros.
-

# GENERAN UN GRAN COSTE EMPRESARIAL



**COSTOS INDIRECTOS:** Son aquellos que no se pueden medir de manera real ni exacta, pero que están indudablemente asociados al accidente.

**COSTOS DIRECTOS:** Son aquéllos que la empresa puede contabilizar y cuantificar fácilmente.

Horas perdidas , atención médica, pago de penalizaciones por demoras producidas, pérdida producción, recuperación de la de horas extras, costo de rotación de personal, costo de subcontratación o contratación de nuevo personal: costos de anuncios, procesos de selección, contratación, formación, etc., distribución de los puestos de trabajo: sustituciones, formación, reentrenamiento, etc. Costo de las medidas preventivas a implantar para que el accidente no se vuelva a repetir, etc.



# QUE PODEMOS HACER A NIVEL EMPRESARIAL



**Invertir en seguridad e introducir la cultura de la seguridad vial en la empresa.**

**Para ello será necesario la ayuda de la administración y de una legislación adecuada.**

---

# El accidente laboral vial en España



## En el pasado...

- Hasta la década de los 70, en España fueron casi nulas las intervenciones para mitigar el problema de la accidentalidad laboral y vial.



- ▶ Las empresas mantenían la premisa de: *las inversiones en prevención y seguridad generan un alto coste y a la larga no aportan ningún “beneficio tangible”.*

# El accidente laboral vial en España



## *Desarrollo de la Empresa:*

*La empresa A sería más segura que la empresa B pero menos productiva. La empresa B sería más productiva que la empresa A, pero menos segura.*

**Las intervenciones en seguridad son la mejor medida que las empresas pueden aplicar para paliar los altos índices de siniestralidad, y con ellos los costes que estos últimos conllevan.**

# Entender lo importante



- Entender y hacer entender lo **importante que es un accidente.**
- Saber que **se pueden evitar.**
- El **coste** que generan.
- Existen un conjunto de **factores de que explican los accidentes.**



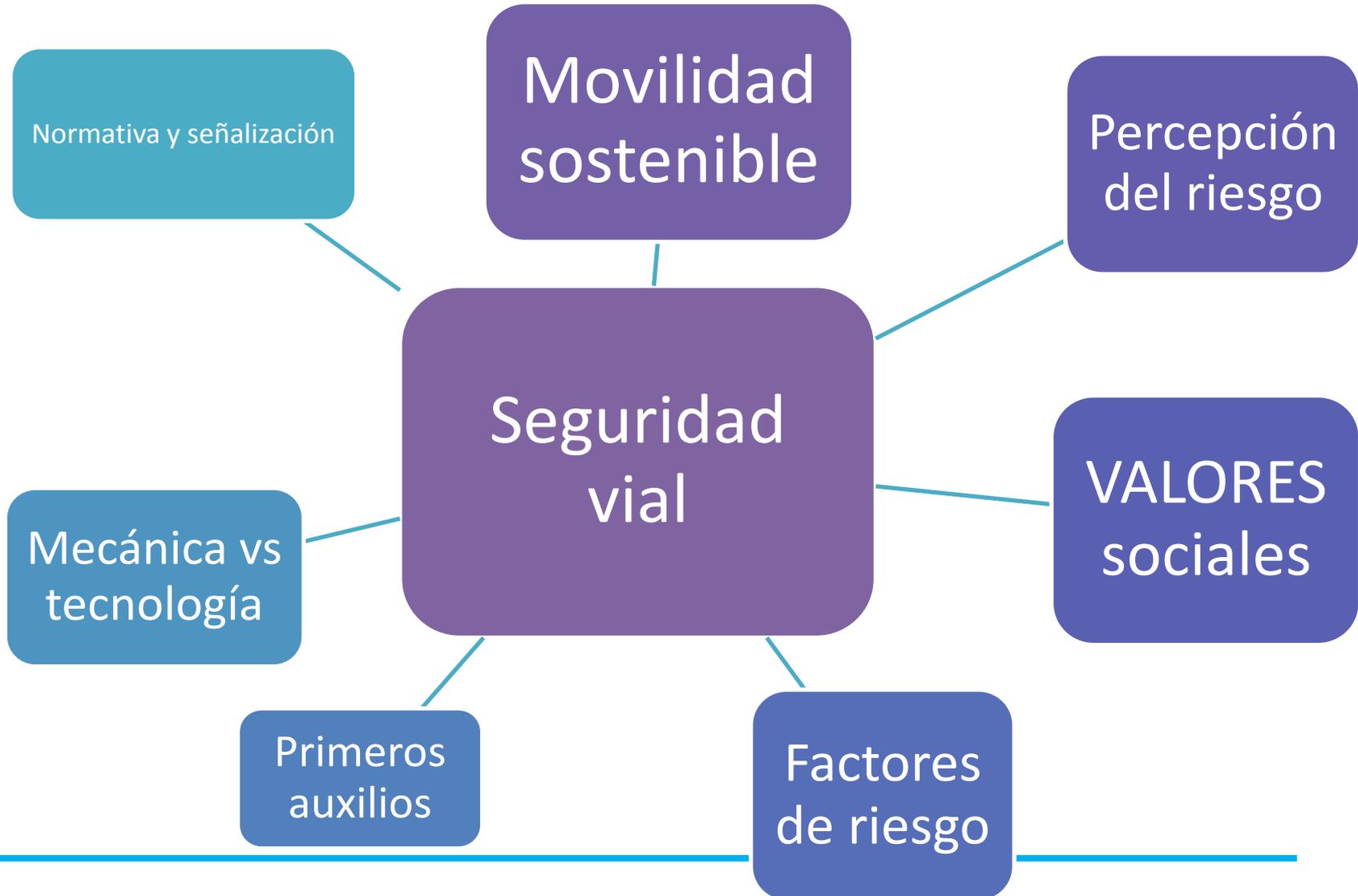
**Cualquier inversión en seguridad es menos costosa que la vida de una persona.**

---

# Factores causantes del accidente de tráfico



# ¿Que debemos enseñar?



## SEGURBIDE Seguridad Laboral Vial



25 de noviembre de 2016

Esta mañana se ha celebrado en el Edificio Plaza Bizkaia de Bilbao la Jornada que Seguridad Laboral Vial ha organizado Osalan-Instituto Vasco de Seguridad y Salud

En el acto de inauguración, la Directora General de Osalan, Izaskun Urrien, ha resalta aunque durante los últimos años se vienen haciendo enormes esfuerzos de prevención han logrado que, entre 2001 y 2010, se haya reducido un 50% el número total de accidentes de tráfico, sin embargo queda un largo camino por recorrer. En efecto, de tráfico, según el Observatorio de Condiciones de Trabajo, suponen más de un 1 de los accidentes laborales, pero son un 30% de los accidentes laborales mortales.

observa en el Informe de Siniestralidad de Osalan de 2015, los accidentes de tráfico suponen sólo el 2,7% de los que se producen durante la jornada laboral pero suben hasta un 48,3% de los que ocurren "in itinere", siendo la causa del 100% de los accidentes mortales y casi graves "in itinere".



- **Comisión seguridad vial laboral para PYMES**

- Comisión de trabajo multidisciplinar formada por administraciones, federaciones empresariales de autónomos, servicios de prevención y ETT's que aporten su visión y conocimiento sobre la seguridad vial laboral en la PYMES.

- **Comisión seguridad vial laboral SEGURBIDE**

- Grupo de empresas del País Vasco . Promovida por Trafikoa .
- Marco de referencia para la gestión de la seguridad vial laboral y movilidad segura en organizaciones y empresas

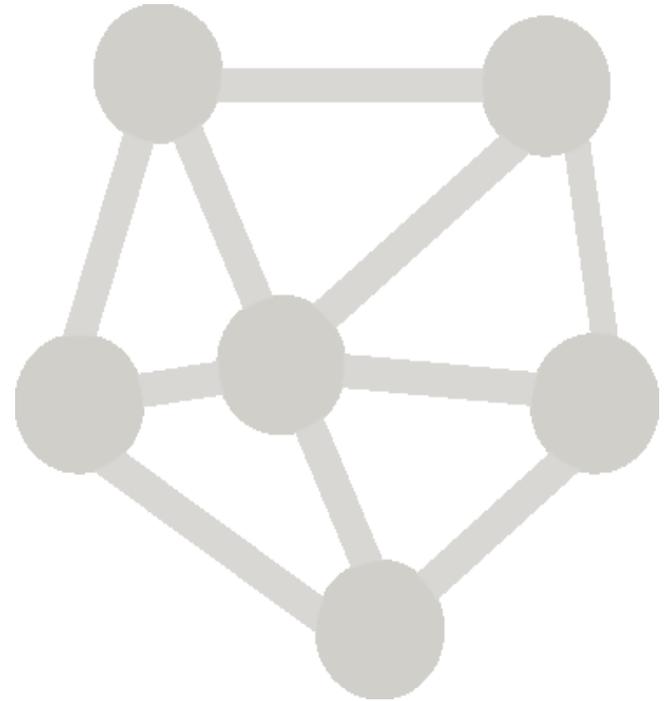
# ¿Qué es INNOVABIDE?



BIDE-SEGURTASUNAREKIN BAT EGITEN DUTEN  
EUSKAL ENPRESEN SAREA

RED DE EMPRESAS VASCAS COMPROMETIDAS  
CON LA SEGURIDAD VIAL

Es una red de empresas vascas sensibilizadas con la seguridad vial en el contexto laboral para continuar reduciendo la siniestralidad vial y sus consecuencias tanto in-itinere como en misión.



# ¿Qué es INNOVABIDE?



## Sus objetivos son:

Promover la cultura de la seguridad vial dentro del contexto laboral.

Analizar y detectar el estado en que se encuentra la empresa en materia de seguridad vial.

Tomar conciencia de los posibles riesgos que se derivan de su movilidad.

Trabajar medidas para la mejora de estos riesgos.

1

---

2

---

3

---

# ¿Qué es INNOVABIDE?

## ¿Cómo lo hacemos? ¿Qué hacemos?

Hemos creado un Marco de Referencia para la gestión de la seguridad vial laboral y movilidad segura en organizaciones y empresas siguiendo la estructura del Modelo de Gestión Avanzada, ya que es la referencia principal en el ámbito de la gestión organizativa.

Trabajamos de una manera personalizada con las empresas para conseguir experiencias de éxito en seguridad vial.



El propósito de este modelo es orientar a todo tipo de empresas y organizaciones en la búsqueda de mejoras de competitividad y se divide en 6 grandes elementos (Estrategia, Clientes, Personas, Sociedad, Innovación y Resultados), que aportan todas las perspectivas necesarias para el desarrollo del sistema de gestión sobre el que estructurar la competitividad de las organizaciones.

---

# Definición de buena práctica

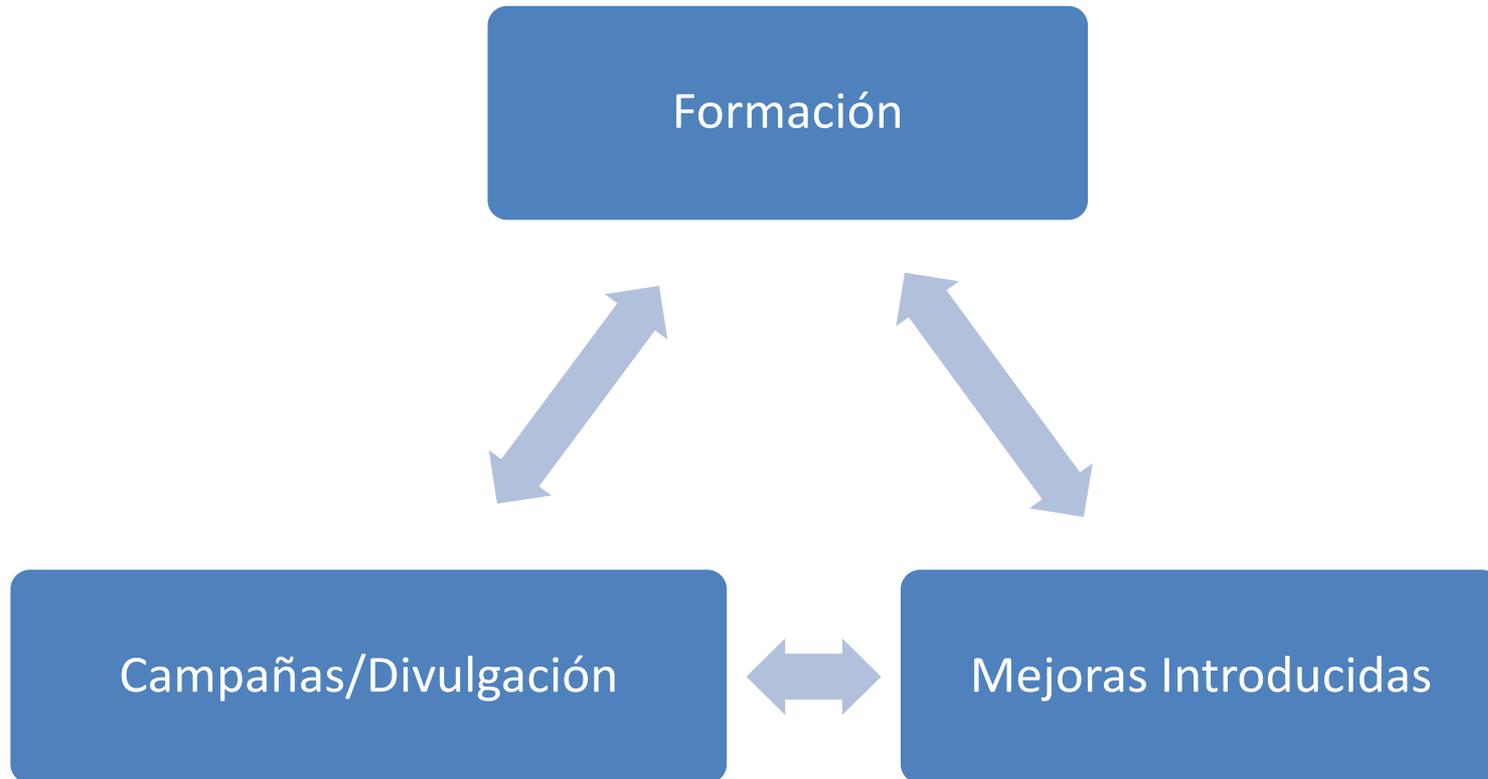


## DEFINICIÓN DE BUENA PRÁCTICA EN SEGURIDAD VIAL LABORAL

Acción o conjunto de acciones que, fruto de la identificación de una necesidad o problema de seguridad vial, realizadas por los miembros de una organización (empresa) con el apoyo de sus órganos de dirección y participación (prevención/recursos humanos) dan una respuesta satisfactoria a la necesidad o problema planteado sobre seguridad vial. Estas suponen una mejora evidente o eliminación de la necesidad o problema, siempre de acuerdo a unos criterios, legislativos, éticos y morales dentro del contexto que se desarrollen.

*Fuente: Comisión Disev*

# Tipologías de buenas prácticas



- **Tipologías:**

## DEFINICIÓN DE ACCIONES DE FORMACIÓN

Acción o conjunto de acciones que hacen referencia al training o formación de trabajadores en el ámbito de la prevención de seguridad vial laboral, en sus diferentes modalidades; presencial, on-line, modelos mixtos, pero donde el trabajador adquiera un aprendizaje para los accidentes de tráfico laborales.

- **Tipologías:**

## DEFINICIÓN DE ACCIONES DE DIVULGACIÓN/CAMPAÑAS

Acción o conjunto de acciones que no hacen referencia o requieren training o formación y se basan más en campañas informativas o de concienciación: folletos, posters, sms, mensajes de seguridad, a través de la de las herramientas de comunicación de la empresa, donde el trabajador se conciencia o se le muestre una realidad sobre los factores de riesgo asociados a los accidente de tráfico laborales.

- **Tipologías:**

## DEFINICIÓN DE MEJORAS INTRODUCIDAS

Acción o conjunto de acciones que favorecen la prevención de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral y que no se soportan ni en la formación, ni en la divulgación. Son acciones que responden más a políticas de las empresas, medidas, planes o estrategias.



Cada día se producen 143  
accidentes viales laborales

Descubre como más de 60 empresas  
previenen esos accidentes

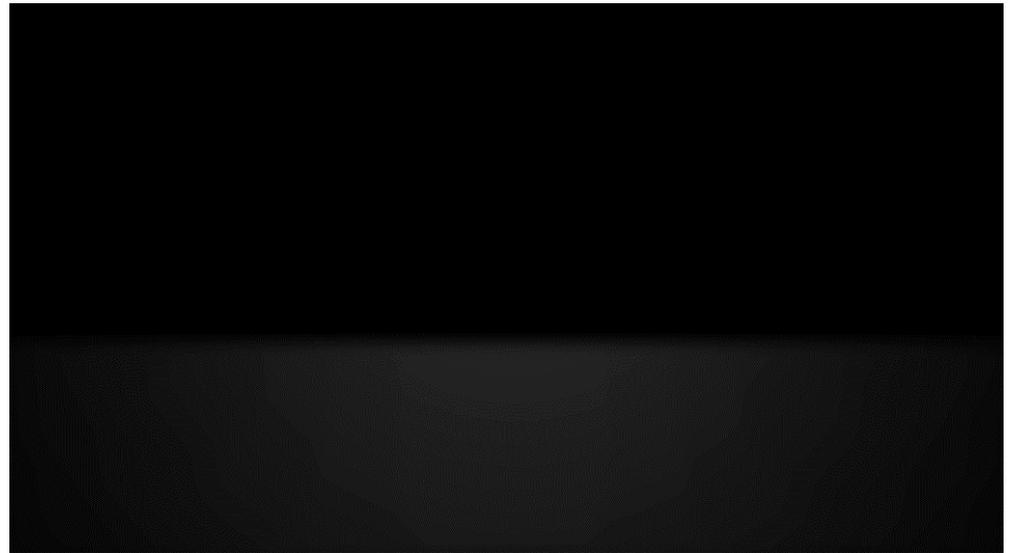
Leer más

Registrarse



- <http://www.seguridadviallaboral.es/>

AL PONERTE AL VOLANTE  
TÓMATE TU TIEMPO



POR TU SALUD Y TU SEGURIDAD

**Ingeteam**

# Conclusiones finales



- Los accidentes producidos por el tráfico representan casi la mitad de los accidentes laborales
- La reducción de los accidentes laborales de tráfico depende del contexto laboral, población activa y demanda.
- Para su reducción es muy importante contar con la suma de las administraciones, las empresas, los trabajadores y representantes así como la sociedad civil.
- Es importante apoyarse en un modelo para poder avanzar y tener orden y coherencia en las acciones.
- La red de empresas vascas comprometidas con la seguridad vial es un buen modelo donde apoyarse y avanzar.



- Para introducir la seguridad vial laboral dentro de la organización debemos contar con las personas, pues son ellas las que velaran por la prevención en cada uno de sus desplazamientos, si las sensibilizamos y les enseñamos cuales son sus riesgos, pues la seguridad la estructuran los modelos pero la hacen las personas.
-



**FESVIAL**  
FUNDACIÓN ESPAÑOLA  
PARA LA  
SEGURIDAD VIAL

**José Ignacio Lijarcio Cárcel**

Director Proyectos FESVIAL

Mail: [ignaciolijarcio@fesvial.es](mailto:ignaciolijarcio@fesvial.es)

Tel. 961863171



**GRACIAS**

---