FOLLETO INFORMATIVO DE PRL

# SEGURIDAD VIAL LABORAL

**+PREVENCIÓN=**
**+SALUD+SEGURIDAD**

Con la financiación de la Comunidad de Madrid

Comunidad de Madrid

UGT Madrid

FOLLETO INFORMATIVO DE PRL

# SEGURIDAD VIAL LABORAL

**+PREVENCIÓN=**
**+SALUD+SEGURIDAD**

Con la financiación de la Comunidad de Madrid

Comunidad de Madrid

UGT Madrid

*"El Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo colabora en la elaboración de este material en el marco del VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2025-2028 y no se hace responsable de los contenidos del mismo ni de las valoraciones e interpretaciones de sus autores. El material elaborado recoge exclusivamente la opinión de su autor como manifestación de su derecho de libertad de expresión".*

**Realiza:** Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente. UGT-Madrid.

**Edita:** UGT-Madrid.

**Financia:** Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid.

**Diseño e impresión:** Fragma Reprografía, S.L.

**Depósito legal: M-6238-2026**

# ÍNDICE

**PRESENTACIÓN** 7

**1. INTRODUCCIÓN. MARCO NORMATIVO** 11

**2. CONCEPTOS SOBRE SEGURIDAD VIAL LABORAL** 17

**3. PLAN DE PREVENCIÓN Y LA SEGURIDAD VIAL LABORAL** 21
3.1. PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA CENTROS DE TRABAJO Y SUS BENEFICIOS 25
3.2. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO 29

**4. FACTORES DE RIESGO DE SEGURIDAD VIAL LABORAL** 33
3.1. Vehículo 34
3.2. Vía y Entorno 34
3.3. Condiciones de trabajo 35
3.4. Factor humano

**4. MEDIDAS PREVENTIVAS EN SEGURIDAD VIAL LABORAL** 41
4.1. Vehículo 42
4.2. Vía y Entorno 43
4.3. Condiciones de trabajo 44
4.4. Factor humano 45

**5. SEGURIDAD VIAL LABORAL Y COLECTIVOS VULNERABLES** 47
5.1. RIDERS

**6. PROPUESTAS DE MEJORA EN SEGURIDAD VIAL LABORAL** 53

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS** 57

**PUBLICACIONES DE LA SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE 2025** 62

**DIRECCIONES DE INTERÉS** 63

Comunidad de Madrid

UGT Madrid

# PRESENTACIÓN

**El Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales es un acuerdo que nace del diálogo social** y está consensuado entre el Gobierno y los interlocutores sociales más representativos de la Comunidad de Madrid **(CEIM, CCOO y UGT Madrid).** En él se refleja el compromiso para la mejora de las condiciones de seguridad y salud de todas las personas trabajadoras, convirtiéndose **en una herramienta valiosa en la lucha contra la siniestralidad laboral en nuestra región.**

En el mes de febrero de 2025 firmamos el VII PLAN DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2025-2028, cuyo principal objetivo es reducir la siniestralidad laboral en la Comunidad de Madrid, ya que, aunque continuamos siendo una de las Comunidades Autónomas con menor índice de incidencia de España, hay que seguir trabajando para lograr que algún día podamos decir "cero accidentes". Han pasado ya más de 20 años desde que se aprobara el I Plan Director (año 2002), y comprobamos como a lo largo de estos años ha sido un instrumento efectivo para la reducción de los accidentes de trabajo en nuestra Comunidad.

A pesar de esta reducción los accidentes laborales y las enfermedades del trabajo siguen produciéndose, y suponen un grave problema por su magnitud humana, social y económica. Quiero destacar, por encima de todo, el coste humano que representa la pérdida de salud e incluso el fallecimiento de personas trabajadoras por el simple hecho de ejercer o ir a su puesto de trabajo.

Para UGT-Madrid la lucha contra la siniestralidad laboral es un objetivo de primer orden y ha de serlo también para Administraciones, organizaciones empresariales y las propias empresas.

Según los datos provisionales de accidentalidad proporcionados por el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo correspondientes al periodo enero-diciembre 2025, en la Comunidad de Madrid se produjeron un total de 87.617 accidentes de trabajo y fallecieron 86 personas trabajadoras. La mayor parte de estos accidentes están provocados por causas prevenibles, y urge actuar sobre ellas.

Respecto de las enfermedades en el trabajo, según datos proporcionados por el Observatorio de Enfermedades Profesionales (CEPROSS) del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en 2025 se comunicaron un total de 1164 enfermedades profesionales en la Comunidad de Madrid. De este total, 658 se han producido con

baja y 506 fueron sin baja. 554 partes se notificaron por trabajadores varones y 610 partes por mujeres trabajadoras. Por grupos, el grupo 2 "Enfermedades profesionales causadas por agentes físicos", sigue siendo en el que mayor número de partes médicos con baja y sin baja se comunican, un total de 782 patologías. Destacar el reducido número de enfermedades que se comunican en el grupo 6 "Enfermedades profesionales causadas por agentes carcinógenos", siendo 7 patologías en total en 2025.

Desde UGT-Madrid creemos que existe una infranotificación y un infrareconocimiento de las enfermedades profesionales, ya que muchas de las patologías que se derivan al sistema público de salud se hacen como enfermedades comunes. Esto ocasiona un grave perjuicio para las personas trabajadoras; la primera de ellas, la reducción de la prestación económica con motivo de la baja médica; para la sociedad y para las empresas, porque lo que no se declara no existe, y, por lo tanto, no se reconoce ni se previene. Las enfermedades profesionales y su reconocimiento, es una de las asignaturas pendientes de la prevención de riesgos laborales en la Comunidad de Madrid ante la falta de datos reales.

Los cánceres de origen profesional, las patologías derivadas de los riesgos psicosociales y muchos de los trastornos musculoesqueléticos siguen sin declararse como enfermedades relacionadas con el trabajo, aun teniendo signos evidentes de ello por las causas que la generan.

En UGT-Madrid consideramos que las principales causas de siniestralidad en nuestra región son:

En UGT-Madrid consideramos que las principales causas de siniestralidad en nuestra región son:

- ✓ Las nuevas formas de organizar el trabajo, el miedo a perder el empleo, el desempleo, **la parcialidad**, en definitiva, la precariedad como factor de riesgo laboral.
- ✓ **La escasa gestión de la prevención de riesgos laborales en algunas empresas.**
- ✓ **Los nuevos riesgos emergentes** derivados de la evolución demográfica, de la transición digital y las nuevas formas de organización del trabajo, así como de la transición ecológica.
- ✓ **La necesidad de incorporar** la diversidad y la perspectiva de **género.**
- ✓ **Falta de formación e información** de las personas trabajadoras y sus representantes.
- ✓ **Falta de cultura preventiva** en la ciudadanía.





Por estos motivos las **actuaciones que estamos realizando** y que vamos a demandar en los próximos años están principalmente dirigidas:

- ✓ **Informar, divulgar y sensibilizar** a toda la ciudadanía.
- ✓ Reforzar actuaciones preventivas y de asesoramiento entre las personas trabajadoras y los representantes sindicales.
- ✓ **Formación** a personas trabajadoras.

Las organizaciones sindicales somos pieza clave en la mejora de las condiciones de seguridad y salud en los centros de trabajo y en la difusión de la cultura preventiva. Está demostrado que **donde hay representación sindical hay mayor implantación de medidas de prevención de riesgos laborales.**

Este VII Plan Director ha recogido los principales riesgos que tenemos en el actual escenario: los riesgos asociados a la transición ecológica, digital y demográfica, las enfermedades profesionales, los riesgos psicosociales y ergonómicos, los colectivos vulnerables, la perspectiva de género, la formación, o mejora del sistema preventivo, entre otros.

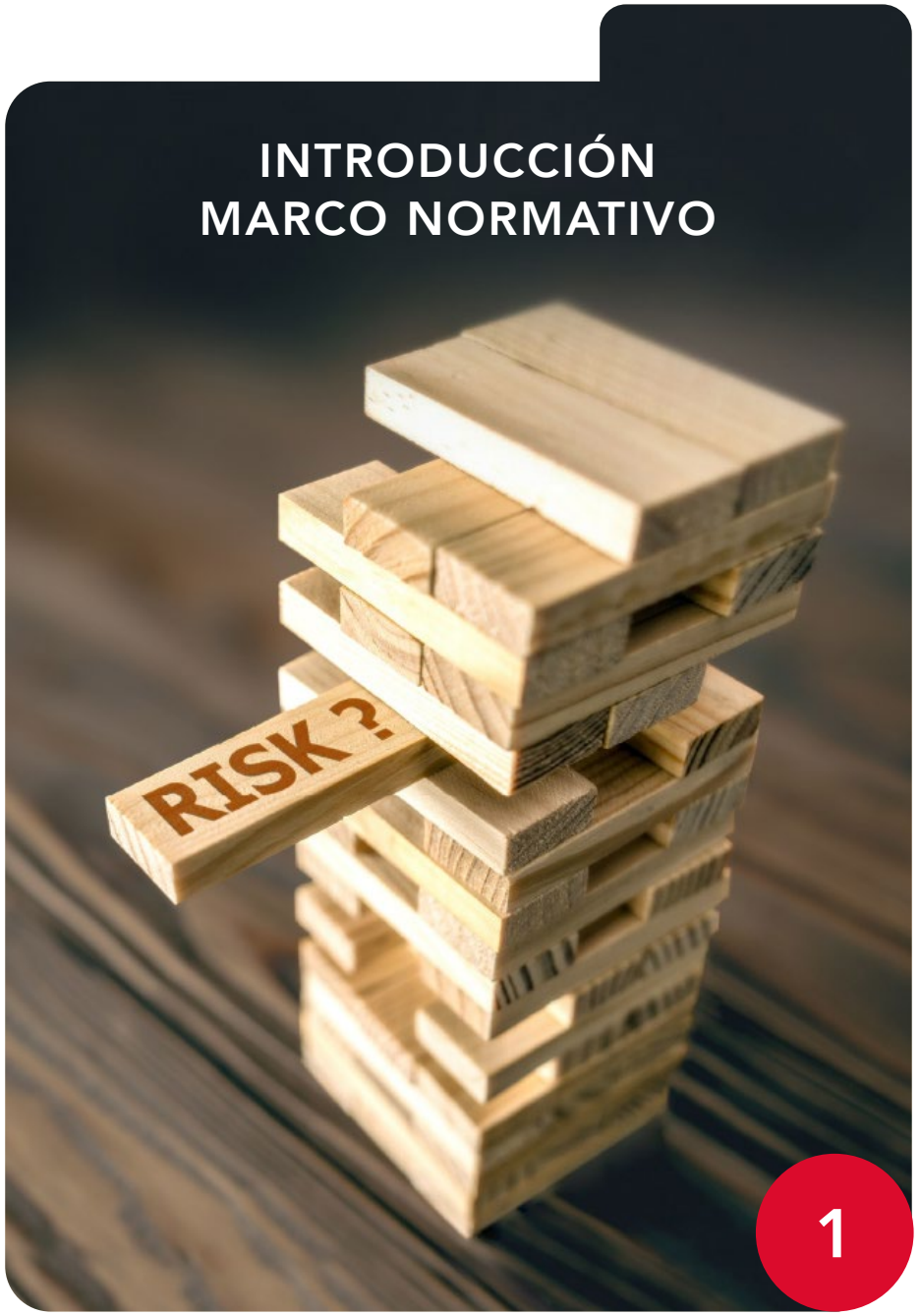
Esperemos que todas las actuaciones que hemos planificado en este convenio 2025-2026, mejoren la situación de la siniestralidad laboral y la salud de las personas trabajadoras madrileñas y sean una herramienta útil para delegados y delegadas sindicales y personas trabajadoras de cara a que tengan un mayor conocimiento de sus derechos y de mejora en el día a día en beneficio de salud laboral de todas las personas trabajadoras.

Desde UGT-Madrid estamos convencidos que, con la firma de este nuevo acuerdo y los convenios que lo desarrollan, podremos continuar avanzando en una mayor implantación de la prevención de riesgos laborales en las empresas, así como defender la salud y la seguridad de las personas trabajadoras madrileñas, mejorando las condiciones de trabajo de todas ellas.

Desde la Secretaria de Salud Laboral de UGT-Madrid quiero agradecer a todos los equipos del que se componen las diferentes organizaciones, así como de la propia Administración que han negociado éste VII Plan Director, destacando la dedicación y el buen trabajo realizado y empleado para su desarrollo, especialmente al Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST), donde desde el primer momento, han apoyado nuestras propuestas en relación con las acciones a ejecutar respecto de la Prevención de Riesgos Laborales en nuestra comunidad.

**Fdo.: Pedro Fuentes Tejero**
**Secretario de Salud Laboral y Medio Ambiente UGT Madrid**

# INTRODUCCIÓN MARCO NORMATIVO



La seguridad vial laboral constituye un elemento esencial dentro de la gestión integral de la prevención de riesgos laborales de cualquier organización.

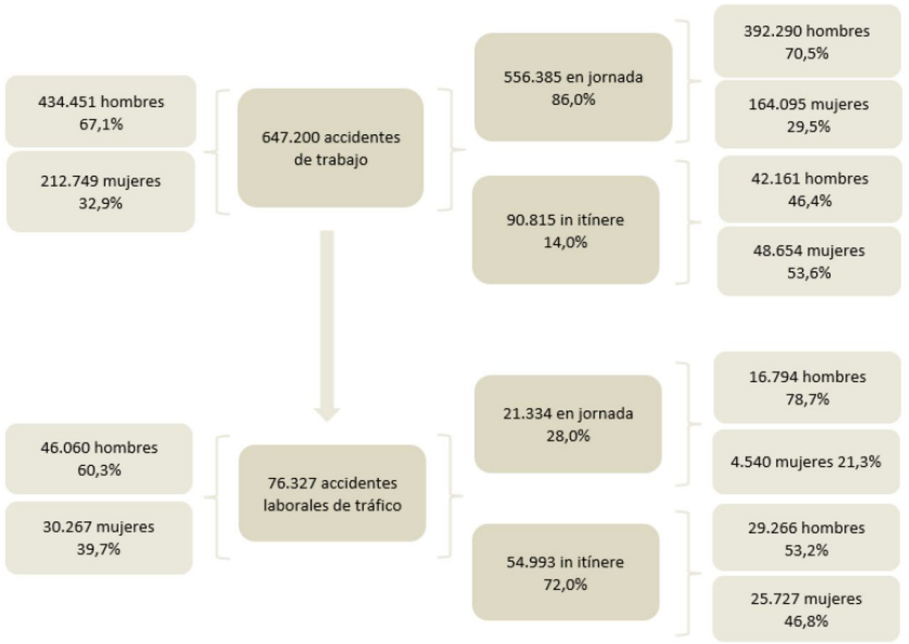
En un contexto en el que la movilidad forma parte habitual de la actividad profesional, bien sea por los desplazamientos In Itinere (los realizados desde el domicilio al centro de trabajo y viceversa) o los desplazamientos en misión (aquellos realizados durante la jornada laboral), los riesgos laborales asociados a la circulación adquieren una creciente relevancia que debe ser abordada.

Los accidentes de tráfico laborales representan una de las principales causas de siniestralidad, con consecuencias que van desde lesiones leves hasta daños graves o mortales. Según datos recogidos en el Anuario de Estadísticas del Ministerio de Trabajo y Economía Social, durante el año 2024 en la Comunidad de Madrid se produjeron un total de 14.826 accidentes de trabajo con baja In Itinere. A nivel nacional, el número de accidentes de trabajo con baja In Itinere asciende a 90.815, de los que 89.579 fueron de carácter leve, 1.082 fueron graves y 154 accidentes fueron mortales para quienes los sufrieron.

Por otro lado, según el "Informe de Accidentes Laborales de Tráfico. Datos 2024" del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), publicado en septiembre de 2025, durante el año 2024 se produjeron 647.200 accidentes de trabajo con baja médica, de los que 76.327 fueron Accidentes Laborales de Tráfico (ALT). Es decir, del total de accidentes laborales con baja médica, el 11,8% de ellos se producen durante los desplazamientos relacionados con el trabajo.








Fuente: Gráfico 1. Distribución de los accidentes de trabajo según tipo de accidente y sexo. Informe de Accidentes Laborales de Tráfico. Datos 2024. INSST.

Del total de 76.327 ALT, tal y como vemos en el cuadro anterior, 54.993 son debidos a ALT In Itinere y 21.334 se corresponden con ALT durante la jornada laboral, es decir, a los ALT en misión.

De las cifras de siniestralidad anteriores, se desprende la necesidad de actuar sobre la seguridad vial de las personas trabajadoras y adoptar medidas preventivas que protejan la salud de las personas trabajadoras en los desplazamientos que realizan durante su jornada laboral o bien, cuando se desplazan para ir o volver del trabajo.

Además del grave impacto directo que la ausencia de seguridad vial laboral tiene en la salud y la vida de las personas trabajadoras, estos accidentes generan efectos negativos en el funcionamiento de las empresas, como pueden ser la pérdida de productividad, el aumento del absentismo laboral, los costes elevados derivados de reparaciones, seguros e indemnizaciones, así como un deterioro importante en el clima laboral y en la reputación de las empresas.

En este contexto, la seguridad vial laboral se encuentra amparada por un sólido marco normativo, donde destaca la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, que establece, en su artículo 14, el deber general de protección de las personas trabajadoras, por parte de la empresa, frente a todos los riesgos laborales, incluyendo, por tanto, aquellos derivados de la movilidad.

A estas normas se suman otras disposiciones específicas en materia de tráfico y seguridad vial, como Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como su normativa de desarrollo. Estas regulaciones establecen las condiciones de circulación, los requisitos técnicos de los vehículos y las obligaciones de las personas conductoras, aspectos todos ellos directamente relacionados con la seguridad en los desplazamientos laborales.

Además, organismos como la Dirección General de Tráfico (DGT) promueven estrategias y planes específicos orientados a la seguridad vial en el ámbito laboral, fomentando la implantación de planes de movilidad y seguridad vial en las empresas como herramienta clave para la reducción de accidentes.

El Plan de Movilidad Seguro y Sostenible en las empresas se debe incluir como parte del Cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)[1] que se recogen en la Agenda 2030, ya que sus resultados, se espera tengan un impacto directo en distintos objetivos, tales como, el ODS8 sobre trabajo decente y crecimiento económico, el ODS3 sobre salud y bienestar y el ODS13 sobre acción por el clima, entre otros. El informe de Recomendaciones del Grupo de expertos académicos para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial señala que es necesario un mayor compromiso de los sectores públicos y privados, así como de la sociedad civil, respecto a las actividades de seguridad vial. En este informe se plantea una evolución respecto a la percepción de la seguridad vial, adoptando el enfoque de Sistema Seguro buscando la integración completa de la seguridad vial en el planteamiento de políticas y acciones cotidianas de los gobiernos, las empresas y corporaciones por medio de sus cadenas de valor. Por lo que se recomienda que empresas y negocios de cualquier tamaño, puedan contribuir a alcanzar los ODS, y que la seguridad vial se integre en los procesos y políticas relativas a la salud y seguridad de su plantilla, como

[1]ODS: En el año 2015 los estados miembros de la ONU, junto a ONGs y ciudadanos de todo el mundo, generaron una propuesta para desarrollar 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que buscan alcanzar de manera equilibrada tres dimensiones del desarrollo sostenible: el ámbito económico, social y ambiental. Por tal razón se estableció una agenda internacional proyectada hasta el año 2030 que se compone de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenibles y 169 metas.





en las políticas y procesos con sus proveedores, distribuidores y socios integrados en su cadena de valor o sistema de producción y distribución.

Dentro de ese contexto, la Resolución 14 de la Declaración de Estocolmo, aprobada en el seno de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Estocolmo los días 19 y 20 de febrero de 2020, estableció: "Instar a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor e incluyendo prácticas internas a lo largo de su proceso de adquisición, producción y distribución, y a que incluyan la presentación de informes sobre el desempeño en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad".

Por otro lado, debemos destacar la recientemente aprobada Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, a través de la que se establecen una serie de obligaciones para las empresas, entre las que destaca la creación de Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST) con el fin de garantizar un sistema de movilidad que sea sostenible, accesible, eficiente y seguro para todas las personas y de la que hablaremos en este folleto.

Resulta fundamental integrar la seguridad vial dentro de la estrategia global de la empresa, incorporándola a los planes de prevención y promoviendo medidas como la elaboración de planes de movilidad segura, el uso de tecnologías de apoyo a la conducción, la definición de protocolos de actuación ante incidentes y el desarrollo de campañas de concienciación.

La seguridad vial laboral no debe depender únicamente del cumplimiento de normas, sino también del desarrollo de una auténtica cultura preventiva dentro de la organización. Esto implica fomentar la sensibilización, la formación continua y la responsabilidad individual y colectiva. La empresa debe liderar este compromiso mediante la implementación de políticas claras y eficaces, mientras que las personas trabajadoras deben adoptar conductas seguras y participar activamente en la identificación y comunicación de riesgos.

En definitiva, promover la seguridad vial laboral es una responsabilidad compartida que contribuye no solo al cumplimiento de las obligaciones legales, sino también a la protección de la vida, la salud y el bienestar de las personas. Apostar por una movilidad segura es invertir en el futuro de la organización, en la mejora de las condiciones de trabajo y en la sostenibilidad social.

CONCEPTOS
SOBRE SEGURIDAD
VIAL LABORAL
$CO_2$
2

• **Accidentes de trabajo:** Para las personas trabajadoras por cuenta ajena es toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que se ejecute por cuenta ajena. También son aquellos que sufra la persona trabajadora al ir o volver del lugar de trabajo, denominados accidentes "In Itinere" (Artículo 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social – LGSS-).

Para las personas trabajadoras por cuenta propia en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) y en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar, se entiende por accidente de trabajo el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de este régimen especial.

• **Accidente Laboral de Tráfico (ALT):** Aquel que se origina en vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, donde está implicado al menos un vehículo en movimiento y el conductor o pasajero que se ha visto implicado en el accidente es una persona trabajadora. Dicha persona trabajadora, bien ha sufrido los daños a consecuencia del accidente de tráfico o como usuario de la vía.

• **Accidente Laboral de Tráfico en jornada de trabajo (ALT en jornada):** Aquellos producidos durante la jornada laboral por motivos de trabajo, pudiendo ser sufridos por personas cuyo trabajo primordial es la conducción (por ejemplo, transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes) o bien, por personas que para poder cumplir con su misión necesitan desplazarse fuera de las instalaciones de la empresa, pero su trabajo principal no es conducir si no otra (por ejemplo, los agentes comerciales, visitadores médicos, operarios de reparaciones domésticas, etc.).

• **Accidente Laboral de Tráfico In Itínere (ALT In Itínere):** Aquel accidente de tráfico sufrido por una persona trabajadora al dirigirse o regresar del trabajo.

• **Seguridad Vial:** aquella que se encarga de prevenir los siniestros de tráfico, y velar para que los desplazamientos de las personas sean seguros. La seguridad vial, que se enfoca al contexto laboral, es la misma disciplina orientada exclusivamente al trabajo, por lo que se le denomina seguridad vial laboral, esta disciplina busca ante todo la prevención de accidentes de tráfico, teniendo especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas trabajadoras.

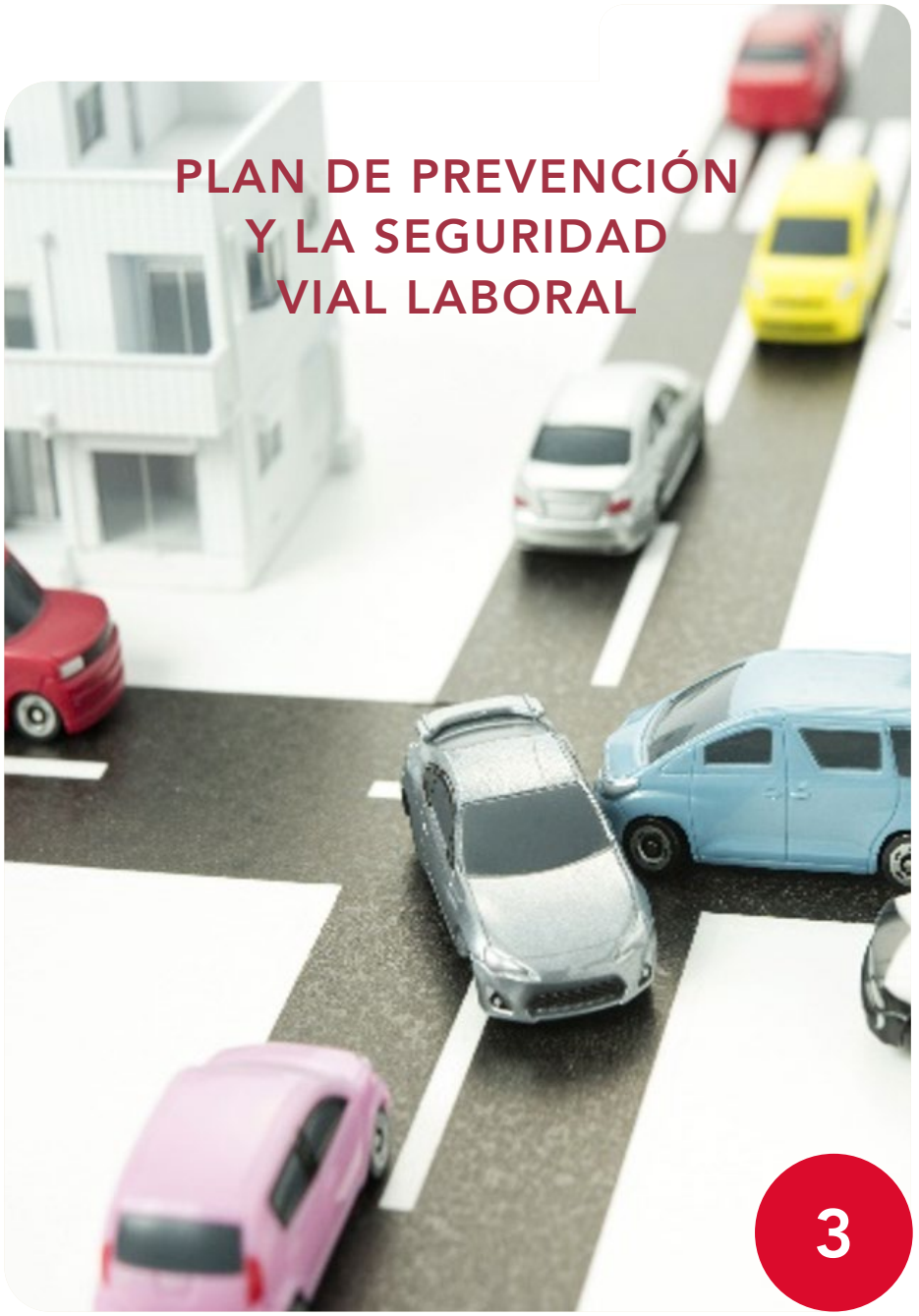




• **Movilidad Sostenible:** Aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse y establecer relaciones, sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales, ni comprometer recursos futuros.

• **Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo:** Instrumento o herramienta que identifica y desarrolla el conjunto de actividades y acciones dirigidas a conseguir un desplazamiento seguro, eficiente y sostenible de las personas trabajadoras, tanto en su jornada laboral, como en los itinerarios de ida y vuelta a su puesto de trabajo, cuya base jurídica parte de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

• **Plan de Movilidad y Seguridad Vial Laboral:** Documento o estrategia empresarial que recoge acciones para mejorar la seguridad en los desplazamientos de las personas trabajadoras, cuya base jurídica parte de la LPRL y de las Estrategias de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico.



# PLAN DE PREVENCIÓN Y LA SEGURIDAD VIAL LABORAL

3

Más allá del problema de salud pública que constituyen los accidentes de tráfico, cuando estos se producen dentro del ámbito laboral, se convierten también en un problema de seguridad y salud laboral y por tanto, deben ser contemplados dentro del Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la empresa.

Dentro del Plan de Prevención, de la evaluación de riesgos laborales y la planificación de la actividad preventiva, se tienen que tener en cuenta todos los aspectos organizativos, procesos, equipos, etc., que tengan relación con los riesgos viales.

En algunas organizaciones o empresas, las medidas preventivas y de protección relacionadas con la seguridad vial se canalizan a través del diseño de Planes de Movilidad y Seguridad Vial, donde, como veremos a lo largo de este capítulo, se reflejan las actividades preventivas en materia de seguridad laboral vial de una forma más detallada.

A la hora de adoptar medidas preventivas se deberá tener en cuenta que la seguridad vial laboral no afectará únicamente a las personas trabajadoras cuya tarea principal es la conducción, sino también se deberá tener en cuenta los desplazamientos desde el trabajo a casa y viceversa, así como los desplazamientos realizados en misión, es decir, por aquellas personas trabajadoras que, pese a que tienen otras funciones o tareas en su puesto de trabajo, también realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan, usando para ello el vehículo propio, de empresa o a través de cualquier otro modo de transporte, debiendo incluir también los desplazamientos como peatón.

La seguridad vial laboral deberá estar integrada dentro del sistema de gestión de prevención de riesgos en la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de ésta, a través de la implantación y aplicación de un plan de prevención de riesgos laborales. Así como el resto de las actividades de prevención, la seguridad laboral vial debe integrarse en el sistema de gestión de la empresa, en sus procesos y su organización y, por tanto, se deberá tener en cuenta y aplicar:

- **Los principios de acción preventiva:** La gestión de la seguridad vial laboral debe cumplir con los principios de acción preventiva recogidos en el artículo 15 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), que establece evitar los riesgos, evaluar los riesgos de seguridad vial laboral que no se han podido evitar, combatir los riesgos en su origen y tener en cuenta la evolución de la técnica, entre otros.

- **Evaluación de los riesgos de seguridad vial laboral:** Al igual que cualquier otro tipo de riesgos, aquellos derivados de la seguridad vial laboral deben ser también evaluados. En la evaluación de riesgos de la empresa se deberá incluir tanto los riesgos derivados de los desplazamientos realizados por personas conductoras profesionales, como los que son en misión o por desplazamiento in itinere. También se debe tener en cuenta no sólo los riesgos viales como consecuencia del uso y conducción de vehículos, sino también los relacionados con el uso de la vía por parte de las personas trabajadoras como peatones y como personas usuarias de transporte público.

- **Planificación de la Actividad Preventiva:** Se deberán desarrollar las actividades preventivas necesarias para eliminar o reducir y controlar los riesgos de seguridad vial laboral (reducción de desplazamientos, aumento de días de teletrabajo, información y formación de riesgos, mantenimiento de vehículos, etc.).

- **Equipos de trabajo y medios de protección:** Cuando hablamos de seguridad vial laboral es necesario tener en cuenta que los vehículos son equipos de trabajo. Aunque estos vehículos disponen de normativa específica para la homologación, fabricación, revisión y mantenimiento, deben ser gestionados y revisados como el resto de equipos de trabajo dentro de la empresa.

Tal y como establece el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por las personas trabajadoras de los equipos de trabajo (en adelante RD 1215), la persona empresaria debe asegurar que:

**a)** Los vehículos puestos a disposición de las personas trabajadoras sean adecuados al trabajo para el que van a ser utilizados.
**b)** Los vehículos cumplan con la legislación de aplicación (fabricación, homologación, etc.).
**c)** El mantenimiento de los vehículos se realiza de conformidad con las instrucciones del fabricante y se someten a las inspecciones periódicas reglamentarias (Inspección Técnicas de Vehículos - ITV).
**d)** Se realizan controles periódicos del estado de los vehículos, independientemente de los de mantenimiento, que garanticen el buen estado y condiciones óptimas de seguridad de los vehículos en todo momento (ruedas, fluidos, luces, señalización etc.).
**e)** Los vehículos deben disponer de medios de protección en buen estado (seguridad activa y pasiva) y disponen de equipos o medios auxiliares como, por ejemplo, los chalecos reflectantes, baliza V16 homologada, etc.


Comunidad de Madrid UGT Madrid

• **Información, consulta y participación:** La persona empresaria deberá informar y consultar con las personas trabajadoras y sus representantes, sobre todas las actividades y tareas que se vayan a realizar que tengan relación con la seguridad vial laboral, así sobre los riesgos y medidas preventivas que se vayan a adoptar. También se dará participación a las personas trabajadoras y/o su representación legal, con el fin de recibir información y sugerencias y poder retroalimentar el sistema de gestión de prevención con dicha información.

• **Formación en seguridad vial laboral:** Dentro del plan de formación de prevención de riesgos laborales de las empresas, se deberá incluir también la formación en seguridad vial laboral. Esta formación se deberá adaptar a la actividad laboral desempeñada y a los riesgos a los que estén expuestas las personas trabajadoras, y en todo caso, deberá incluir una parte general común a todas las personas trabajadoras y una parte específica sobre los riesgos propios o características propias del sector de actividad al que pertenezca la empresa.

• **Medidas de emergencia:** La persona trabajadora deberá estar informada y formada también sobre cómo actuar en caso de accidentes o incidentes de tráfico para poder así actuar de forma segura durante las mismas.

• **Riesgo grave e inminente:** Durante la conducción se pueden producir situaciones de riesgos graves e inminentes como puede ser una situación climatológica adversa, ante la cual la persona trabajadora tiene que tener constancia de que puede dejar de conducir por seguridad sin que ello conlleve ningún tipo de perjuicio.

• **Vigilancia de la salud:** Los posibles daños que pueden generar a la salud de las personas trabajadoras actividades como la conducción deben ser tenidos en cuenta dentro de las actividades de vigilancia de la salud.

• **Documentación:** La documentación generada como consecuencia de la gestión de la seguridad laboral vial debe quedar integrada dentro del conjunto de la documentación de prevención: plan de prevención, evaluación de riesgos, informes de investigación de accidentes, etc. El hecho de que, en muchos casos, los planes de seguridad laboral vial se constituyan como un documento independiente no implica que no deba cumplir los requisitos que cualquier actividad en materia de prevención debe cumplir y estar integrados dentro del plan de prevención de la empresa.





• **Investigación de accidentes de trabajo:** Todos los accidentes e incidentes relacionados con la seguridad laboral vial deben ser investigados con el fin de buscar las causas que lo han generado y actuar sobre ellas con la finalidad de evitar su repetición.

## 3.1. PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA CENTROS DE TRABAJO Y SUS BENEFICIOS

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial es un documento que, tal y como establece la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT[2], recoge el conjunto de acciones que lleva a cabo una empresa en el ámbito de la seguridad vial laboral, con el objetivo de garantizar la seguridad en los desplazamientos que realizan las personas trabajadoras, ya sea durante la jornada laboral (accidentes en misión) como al ir o volver del trabajo (accidentes In Itinere). Es por tanto una herramienta de gestión para la identificación, valoración, control y seguimiento de los accidentes laborales de tráfico (ALT).

El Plan de Movilidad debe estar integrado dentro del Plan de Prevención de la empresa, pues sólo de esta manera, se pueden adoptar las medidas necesarias y lograr los objetivos de la reducción de la accidentalidad vial laboral con éxito, comprendiendo que es también una responsabilidad compartida por las Administraciones, la sociedad civil y el tejido empresarial.

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible, tiene tres objetivos fundamentales[3]:

**1–** Reducción de las cifras de siniestralidad vial laboral, tanto en jornada de trabajo, como "In Itinere".

**2–** Disminuir las emisiones de contaminantes y el consumo energético.

**3–** Reducir el número de desplazamientos en vehículos privados motorizados, promoviendo el cambio modal hacia modos más sostenibles de transporte.

La realización e implantación de un Plan de Movilidad cuenta con una serie de beneficios, como son:

- Reducción de accidentes y lesiones.
- Mejora de la productividad.
- Ahorro de costes en los desplazamientos.
- La reducción del consumo energético.
- Ventajas medioambientales, reducción de ruido y de emisiones.
- Mejora de la imagen Corporativa.

[2]DGT: Dirección General de Tráfico.

[3]Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa. Dirección General de Tráfico Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

- Disminución de la congestión del tráfico.
- Reducción del tiempo de traslado y aumento de la puntualidad.
- Fidelización de los empleados.
- Mayor cumplimiento normativo.

### 3.1.1 Aspectos básicos que debe contener un Plan de Movilidad

• Diagnóstico de la situación actual de la empresa: incluyendo la ubicación del centro o centros de trabajo a los que haya que desplazarse, las características del centro (zona urbana, polígono industrial, etc.), los modos de transporte utilizados para los desplazamientos y las personas que acceden al centro (solamente personas trabajadoras o también usuarios, visitantes, etc.)
• Motivación y objetivo por el que la organización elabora el Plan (reducción del tráfico, fomento del transporte sostenible, reducción de siniestralidad, etc.).
• Análisis de la movilidad hacia o desde el centro: origen y destino de los desplazamientos, horas punta, accesibilidad a través de transporte público, aparcamientos y logística, accesibilidad para peatones y ciclistas, etc.
• Estructuración del Plan, explicando de manera breve el contenido de cada apartado.
• Marco normativo existente (legislación aplicable estatal, autonómica o local, normas de seguridad vial o de sostenibilidad, etc.)
• Medidas concretas a aplicar o acciones a llevar a cabo, por ejemplo, instauración de coche compartido, flexibilidad horaria, implantación de teletrabajo, incentivos al transporte público, etc.
• Plan de Implementación: Cronograma a llevar a cabo para su implantación y personas responsables en llevarlo a cabo, así como los recursos humanos y económicos necesarios, plazos y prioridades en las distintas fases del plan.
• Seguimiento del Plan, estableciendo una periodicidad para revisar la eficacia de dicho plan, así como de las necesidades de actualización.
• Participación de las personas trabajadoras, a través de su representación legal o directamente realizando sugerencias o aportando ideas.
• Comunicación y divulgación, a través de campañas de sensibilización, de información a las personas trabajadoras y usuarias, etc.
• Fase de conclusiones, estableciendo los resultados esperados con su implantación.

### 3.1.2. Gestión del Plan de Movilidad y Seguridad Vial

El logro de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa depende de la implicación activa de todas las partes involucradas, cada uno en el ámbito de las responsabilidades que le correspondan. Es crucial que todos y todas se sientan integrados en el Plan, desde los empresarios y empresarias y directivos y directivas, hasta los trabajadores y trabajadoras.





Cada empresa determinará la forma de implantación y de seguimiento del Plan de movilidad según sus características, y teniendo en cuenta que los resultados del Plan no son inmediatos. Constituir grupos de trabajo y puntualmente un grupo de seguimiento que haga una evaluación periódica de los resultados del mismo, puede ser útil, al mismo tiempo que se fomenta la participación y el interés de todas las personas implicadas.

En el grupo de seguimiento debe participar algún representante de las personas trabajadoras, de la dirección de la empresa, así como de cada uno de los departamentos clave, como pueden ser del área administrativa, de recursos humanos, de producción, etc. Estos grupos de trabajo tienen como tarea principal el involucrar a la plantilla en el desarrollo de cada fase del Plan, comentando y discutiendo sus principales aspectos, sugiriendo puntos de mejora como conclusión de las revisiones periódicas y manteniendo informadas a las personas sobre su proceso de ejecución.

Las tareas que deberían asumir y desarrollar los diferentes participantes, a modo de ejemplo, ya que el plan debe ajustarse a la naturaleza de cada empresa, serían las siguientes:

#### 3.1.2.1 Papel de la persona empresaria:

Este concepto incluye a gerentes, directivos, etc., de la empresa, entendiéndose como todas aquellas personas con capacidad de toma de decisiones en la empresa. Sus principales responsabilidades y tareas deben ser:

- Tomar la iniciativa para elaborar e implantar el Plan de Seguridad Vial.
- Garantizar la asignación de recursos humanos y materiales necesarios para adoptar e implementar las medidas que se establezcan en dicho Plan.
- Promover un proceso participativo rápido y ágil que promueva la efectiva participación de las personas trabajadoras.
- Garantizar que los grupos de trabajo cuentan con el tiempo necesario para realizar las reuniones que garanticen la correcta implantación del Plan.
- Aprobar el Plan de Seguridad Vial, garantizar su implantación y evaluar y revisar periódicamente su eficacia.

Es esencial que el Plan sea percibido como una herramienta que aporta múltiples beneficios, desde la disminución de la siniestralidad y los costes relacionados, el menor impacto ambiental, la reducción de la contaminación atmosférica, hasta la mejora de

la imagen y reputación corporativa, debiendo entenderse más como una inversión que como un gasto.

### 3.1.2.2. Papel de las personas trabajadoras y sus representantes:

Las personas trabajadoras y sus representantes deben desempeñar un papel activo en el Plan de Seguridad Vial, debiendo ser informados y consultados sobre su desarrollo e implantación. Es importante tener en cuenta las obligaciones generales y específicas respecto a la consulta y participación en prevención de riesgos laborales sobre todas las cuestiones que repercutan en la seguridad y salud de las personas trabajadoras, incluyendo también, las relativas a la seguridad vial laboral.

Las personas trabajadoras pueden formar parte de los diferentes grupos de trabajo o de apoyo e implantación del Plan, tales como: grupos de formación, de vehículo compartido, de fomento del uso del transporte público, entre otros. Los representantes de las personas trabajadoras (comités de empresa, de seguridad y salud, sindicatos, personas delegadas de personal, delegados y delegadas de prevención) también forman parte activa, no solo a través de la negociación colectiva, sino participando de las distintas fases de implantación del Plan. Sus principales responsabilidades y tareas pueden ser:

- Elaboración de propuestas y promoción de iniciativas relacionadas con la movilidad.
- Negociación con la dirección sobre las distintas fases de implantación y posterior seguimiento del Plan, así como, en su caso, con las autoridades de transporte y resto de entidades o instituciones afectadas.
- Favorecer un continuo impulso y difusión del Plan de Seguridad Vial, con el fin de implicar al mayor número de personas trabajadoras.
- Participar en los distintos grupos de trabajo, interviniendo en la puesta en marcha y posterior seguimiento de las medidas establecidas.
- Servir de interlocutores entre la dirección y las personas trabajadoras así como establecer medidas adecuadas a las características de la empresa o centro de trabajo.

### 3.1.2.3. Fases para implantar el Plan de Movilidad y Seguridad Vial [4]

Para poder implantar, en la empresa o centro de trabajo, un Plan de Movilidad y Seguridad Vial, es necesario llevar a cabo una serie de fases, que son:

[4]Fuente: Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa. Dirección General de Tráfico Observatorio Nacional de Seguridad Vial.





**1. Fase Preliminar:** Debiendo implicar a la dirección, involucrar a las personas trabajadoras y designar las funciones y responsabilidades de los miembros del grupo o grupos de trabajo para la implantación de dicho plan.
**2. Fase de Diagnóstico:** Analizando el tipo de movilidad realizada desde las personas que ocupan la empresa, la accidentalidad relacionada con los desplazamientos, no solo con vehículos, sino también como peatón y realizando un análisis de la gestión de los desplazamientos.
**3. Evaluación de los riesgos:** De cada uno de los puestos de trabajo, estimando la probabilidad y magnitud de dichos riesgos para darles mayor o menor prioridad en la implantación de medidas.
**4. Fase de implantación del Plan:** Es necesario definir objetivos e indicadores de evaluación asociados, debiendo favorecer el consenso entre las distintas partes implicadas y planificando acciones según las prioridades reflejadas en el plan, para lo que se asignarán recursos necesarios y se establecerán responsabilidades.
**5. Evaluación del Plan:** Mantenimiento y gestión de los vehículos, en caso necesario y viable, la via y el entorno, impartiendo formación e información en seguridad vial a las personas trabajadoras, mandos y directivos y realizando una gestión adecuada de los desplazamientos en jornada de trabajo e In Itinere.
**6. Fase de seguimiento y valoración:** Determinando el valor de los indicadores y resultados obtenidos y en caso necesario, estableciendo mejoras en las medidas establecidas o creando nuevas medidas en función de las necesidades o efectividad de las ya implantadas.

## 3.2. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

La **Ley 9/2025**, de 3 de diciembre, de **Movilidad Sostenible** es una norma que regula de forma integral la movilidad en España y marca un cambio importante respecto a la seguridad vial laboral. Esta ley crea un marco común para todas las políticas de transporte en España y reconoce la movilidad como un derecho ciudadano, estableciendo un sistema de transporte sostenible, seguro, accesible y multimodal. Supone un cambio de paradigma por el que la movilidad deja de ser solo transporte y pasa a ser un elemento clave para el trabajo, la salud o la educación.

Esta norma es de aplicación directa para determinadas empresas. Así, el artículo 26, establece la implantación obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST) para determinadas empresas, estableciendo también un plazo de implantación de doce meses desde la entrada en vigor de la norma, es decir, hasta el 5 de diciembre de 2026.

Los PMST serán de implantación **obligatoria** para empresas o centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras, o más de 100 personas trabajadoras por turno. Este plan deberá analizar cómo se desplazan las personas trabajadoras, el impacto ambiental y energético que esto supone, los riesgos de seguridad vial y las alternativas sostenibles disponibles.

A partir de ahí, se deberán establecer medidas concretas como, por ejemplo, reducir el uso del coche individual, fomentar el uso de transporte público, promover el uso de bicicleta y la movilidad activa, impulsar el uso de coche compartido y favorecer el teletrabajo y la flexibilidad horaria en los casos en los que sea posible.

Los PMST deberán **ser negociados con la representación legal de las personas trabajadoras (RLPT)**, a quien deberán consultar y dar participación sobre las medidas a adoptar.

En caso de que no exista RLPT, se deberá crear una comisión negociadora, formada de un lado, por la representación de la empresa y, del otro, por una representación de las personas trabajadoras. Y estará integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y que cuenten con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación.

En los centros de trabajo de alta ocupación, es decir, aquellos que cuenten con más de 1.000 personas trabajadoras y que estén situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta o durante la jornada laboral y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa, incluyendo herramientas para facilitar la recarga pública o privada de este tipo de medios de transporte.

Cuando existan planes de movilidad sostenible en la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro de trabajo, estos se tendrán en cuenta para la elaboración de los planes de movilidad sostenible de la empresa o entidad de derecho público.

Los PMST se deberán integrar en la política de prevención de riesgos laborales de las empresas, para lo que la norma ejemplifica en el artículo 26.3 algunas medidas, pero sin carácter limitativo, como son:





- El impulso de la movilidad activa, fomentando los desplazamientos a pie o en bicicleta.

- El uso del transporte público y colectivo (autobuses, microbuses u otros vehículos colectivos organizados por la empresa).

- El impulso de la movilidad de bajas o cero emisiones, priorizando vehículos eléctricos, híbridos o de otro tipo con bajo impacto ambiental, así como la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos.

- Soluciones de movilidad compartida (coche, moto, bicicleta compartida, etc.) y movilidad colaborativa (compartir desplazamientos entre varios empleados y los gastos que esos desplazamientos acarrean).

- Implantar el teletrabajo, en los casos en que sea posible, para reducir la necesidad de desplazamientos a los centros de trabajo.

- Establecer medidas específicas para la mejora de la seguridad vial y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, incluyendo la formación en materia de seguridad vial.

- La compensación de la huella de carbono, cuando no se haya podido actuar sobre la totalidad de la movilidad emisora de gases de efecto invernadero.

- Se establece, además, que estas medidas deberán tener en cuenta no solo a las personas trabajadoras, sino también a visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo, y deberán coordinarse, cuando proceda, con los planes de movilidad local y la regulación que establezcan las administraciones competentes.

Por último, reseñar que el incumplimiento de la implantación de los PMST puede conllevar una serie de consecuencias, como sanciones administrativas, requerimientos de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, responsabilidades en prevención de riesgos laborales y problemas para la contratación pública o devolución de subvenciones públicas recibidas.

FACTORES DE RIESGO
DE SEGURIDAD
VIAL LABORAL
Self-Driving
4

La posibilidad de sufrir un accidente laboral de tráfico (ALT) se puede deber a distintos factores de riesgo, así como a la interacción de varios de ellos. Estos factores son los derivados del vehículo, de la vía o el entorno en el que se realizan los desplazamientos, y el factor humano. Además, se incluye un cuarto factor de riesgo, que es el relacionado con las condiciones en las que se realiza el trabajo y cómo estas son gestionadas por la empresa. Este factor abarca, entre otros aspectos, la planificación de rutas, la programación del trabajo, los niveles de productividad exigidos, las políticas salariales y la gestión de las comunicaciones.

A continuación, iremos viendo cada uno de estos factores de riesgo relacionados con la seguridad vial laboral:

## 3.1. VEHÍCULO

**El vehículo** es uno de los elementos más utilizados para los desplazamientos hasta el centro de trabajo y de regreso al domicilio, así como de herramienta profesional.

Entre los riesgos asociados al vehículo se incluyen, entre otros, defectos en los frenos, neumáticos desgastados, problemas en la dirección, sistemas de iluminación defectuosos, ausencia de air-bags, fijación de la carga a transportar, parachoques, estructuras absorbentes, disipación de gases, cinturones de seguridad, depósitos antirrotura y antiderrame, o las cabinas reforzadas. Es fundamental hacer un correcto mantenimiento del vehículo para garantizar la seguridad.

Un vehículo que no recibe el mantenimiento adecuado es más propenso a sufrir fallos, por lo que un mantenimiento adecuado de todos los elementos de seguridad del vehículo es una medida imprescindible para combatir la siniestralidad.

## 3.2. VÍA Y ENTORNO

**La vía** es otro posible factor de riesgo ante un accidente. En conjunto, el estado y las características de la vía son factores críticos que pueden contribuir a la ocurrencia y gravedad de los accidentes de tráfico. Por una parte, se deben tener en cuenta los aspectos relativos al diseño y construcción (pavimentación, trazado, anchura, número de carriles, la pendiente, el peralte, resistencia al deslizamiento…), así como aspectos de mantenimiento y rehabilitación; el diseño de los componentes de la vía (incluyendo localización de señales, bolardos, barreras protectoras y otros objetos del mobiliario urbano), así como el diseño correcto de la señalización desde su aspecto perceptivo (calidad de la pintura, tipos de letra, tamaños, situación, etc.)





**Las condiciones del entorno** influyen también en la accidentalidad, el entorno incluye diversos factores como el clima, la topografía, la vegetación circundante, y la presencia de infraestructura urbana, todos los cuales pueden influir en la seguridad vial laboral. Dentro de estas condiciones se encuentran:

- **El clima:** Factores como la lluvia, la nieve, el hielo o la niebla, afecta la visibilidad y la adherencia de los neumáticos a la carretera, aumentando el riesgo de accidentes. Las condiciones meteorológicas extremas pueden dificultar el control del vehículo, alargando las distancias de frenado y reduciendo la capacidad de reacción de la persona conductora.
- **Iluminación:** La falta de iluminación adecuada en las carreteras, especialmente en zonas rurales o durante la noche, reduce la visibilidad en la conducción, incrementando el riesgo de colisiones. Un entorno oscuro dificulta la percepción de señales, curvas, obstáculos y otros vehículos.
- **Topografía y diseño de la carretera:** Vías con pendientes pronunciadas, curvas cerradas o cambios bruscos en el trazado pueden sorprender a los conductores y causar pérdidas de control. Las carreteras mal diseñadas o con defectos en su construcción (como peraltes incorrectos en las curvas) son especialmente peligrosas.
- **Infraestructura urbana y rural:** La presencia de intersecciones, cruces peatonales mal señalizados o sin semáforos, y la proximidad a zonas escolares o residenciales también influyen en el riesgo de accidentes. En áreas urbanas, la combinación de tráfico peatonal y vehicular sin medidas de seguridad adecuadas aumenta el peligro.
- **Vegetación y fauna:** La vegetación densa cercana a la vía puede obstruir la visibilidad, especialmente en curvas y cruces. Además, en áreas rurales, la presencia de animales salvajes o domésticos en la carretera puede llevar a accidentes si los conductores no están preparados para reaccionar a su aparición.

## 3.3. CONDICIONES DE TRABAJO

Las condiciones de trabajo son los aspectos relacionados con la conducción que impacta de manera significativa en la seguridad y salud de las personas trabajadoras. Estas, además de incluir factores como el vehículo y el entorno vial, incluyen otros elementos que pueden afectar también a su salud.

La interacción entre las condiciones de trabajo y el factor humano es clara y notable. Por ejemplo, un sistema de retribución basado en objetivos o número de entregas, puede influir en la aparición de estrés o fatiga, así como en la velocidad y modo de

conducción (factor humano). Cuando los vehículos que se utilizan son propiedad de la empresa (condición laboral), esto facilita el control constante de su mantenimiento (factor del vehículo). También influye la naturaleza del negocio, como, por ejemplo, el transporte internacional de mercancías (condición laboral), implica el uso de cierto tipo de carreteras (entorno vial) y la necesidad de una formación específica para las personas conductoras (factor humano). Con estos ejemplos se ilustra cómo los distintos factores se interrelacionan entre sí.

## 3.4. FACTOR HUMANO

El factor humano es el principal factor que interviene en los accidentes de tráfico, el cual, según los estudios científicos sobre esta materia, está presente en un porcentaje que va entre el 80% y el 90% de todos los accidentes de tránsito. En relación con el factor humano, se destacan:

### 3.4.1. Distracciones

- **Distracciones visuales:** Ocurren cuando la persona conductora aparta la vista de la carretera. Como ejemplos se incluyen mirar el teléfono móvil, leer mensajes, buscar algo dentro del coche, o incluso observar eventos fuera del vehículo (accidentes o publicidad).

- **Distracciones manuales:** Se producen cuando la persona conductora suelta el volante para realizar otra actividad. Esto puede incluir acciones como ajustar la radio, comer o beber, fumar, manipular dispositivos de navegación, o buscar objetos dentro del coche.

- **Distracciones cognitivas:** Ocurren cuando la persona conductora no está mentalmente concentrada en la conducción. A modo de ejemplo, que esté pensando en otros problemas, recordando una conversación, planificando actividades futuras o también escuchando música a alto volumen mientas conduce, esto último puede dificultar la capacidad de escuchar sonidos importantes del entorno, como bocinas, sirenas de emergencia o el ruido del tráfico, lo que podría agravar la distracción.

Un ejemplo muy común que involucra los tres tipos de distracción es el uso del teléfono móvil. Al responder llamadas o mensaje de texto, la persona conductora aparta la vista de la carretera (distracción visual), suelta una mano del volante (distracción manual), y su mente se concentra en la conversación o en la escritura (distracción cognitiva).





### 3.4.2. Velocidad

En España, el exceso de velocidad sigue siendo, junto con las distracciones y el exceso de alcohol, uno de los factores más significativos en la siniestralidad vial.

Según la Dirección General de Tráfico (DGT[5]), la probabilidad de morir o sufrir lesiones graves permanentes es mucho mayor en un accidente con velocidad excesiva que en otro con una velocidad más moderada. Esto sucede independientemente de si la causa última del accidente ha sido o no el exceso de velocidad. Para ilustrar la importancia de la velocidad en el desenlace de un accidente, se puede comparar el impacto provocado con el que se produce al saltar con tu vehículo desde un determinado edificio:

- Una colisión a 50 km/h equivale a caer desde un tercer piso.
- Una colisión a 120 km/h equivale a caer desde el piso 14.
- Una colisión a 180 km/h equivale a caer desde el piso 36.

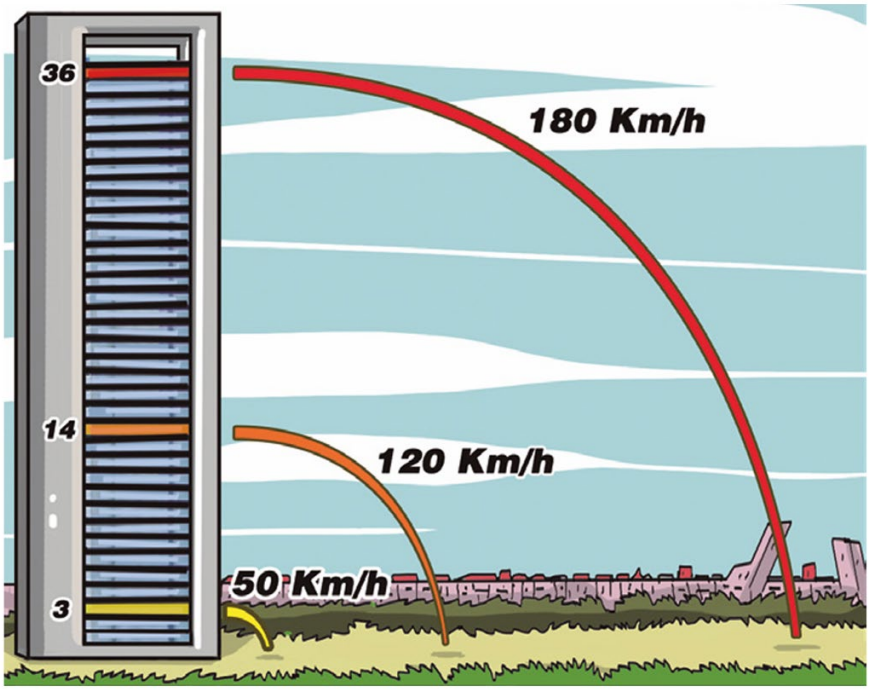



Imagen: La velocidad. DGT.

[5]La Velocidad. Dirección General de Tráfico (DGT). Año 2014.

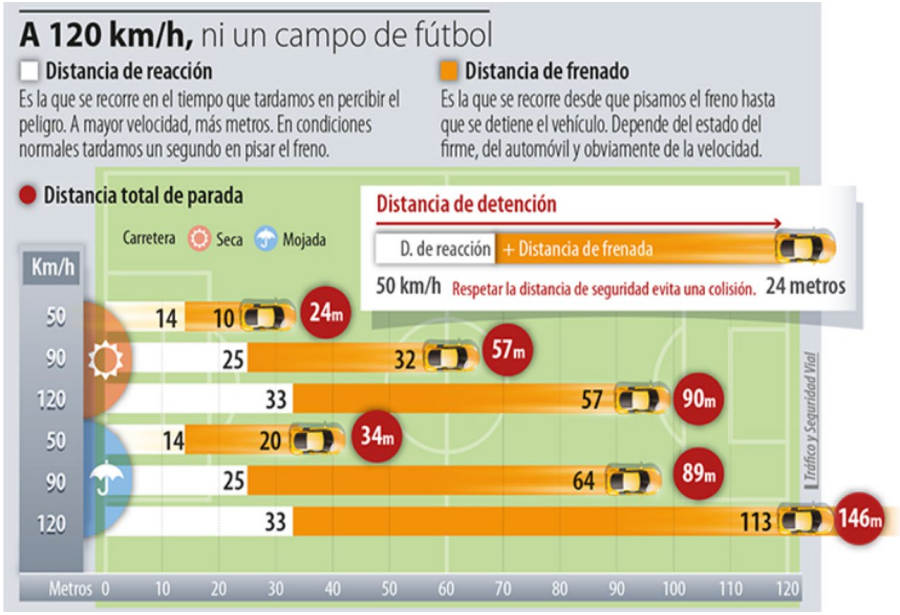
Por el contrario, la velocidad adecuada puede ser considerada como un factor protector frente a los accidentes de tráfico. Circular siempre a una velocidad adecuada a la situación en la que te encuentras puede evitar que sufras un accidente y aunque este finalmente llegue a producirse, probablemente será de mucha menor gravedad que si hubieras estado circulando más velozmente.

El tiempo que necesita un coche para detenerse completamente durante una frenada depende de varios factores, como la velocidad a la que circula, el estado de los frenos y neumáticos, las condiciones de la carretera, y la reacción del conductor. Este proceso se divide en dos partes: **el tiempo de reacción** y **la distancia de frenado.**

**Tiempo de reacción:** Es el tiempo que tarda la persona conductora en percibir el peligro y comenzar a frenar. Generalmente, se considera que una persona conductora promedio tiene un tiempo de reacción de aproximadamente 1 segundo.

**Distancia de frenado:** Es la distancia que recorre el coche desde que se aplican los frenos hasta que se detiene por completo. Esta distancia aumenta cuadráticamente con la velocidad.

**Gráfico 1: Velocidad, distancia de reacción y distancia de frenado**




Fuente: Revista Digital Tráfico y Seguridad Vial. DGT.





### 3.4.3. Consumo de drogas y medicación

El consumo de alcohol y el uso del vehículo puede tener consecuencias muy graves en la salud de las personas trabajadoras, así como del resto de usuarios de la vía. Además de las bebidas alcohólicas, hay toda una serie de productos o sustancias, generalmente ilegales, que también pueden alterar gravemente la capacidad para conducir vehículos con seguridad. Estas sustancias son las llamadas drogas de abuso, entre las que se encuentran el cannabis (marihuana, hachís), la cocaína, las anfetaminas, el éxtasis o la heroína.

Según los datos de la DGT[6], en el año 2024 el 54,2% de las personas conductoras positivas en alcohol y drogas, la combinación de sustancias era de alcohol y cocaína, seguido de un 18,6% donde la combinación correspondía a alcohol y cannabis.

Por otro lado, el consumo determinados psicofármacos, producen también alteraciones al volante. De manera que, siguiendo con los datos de la DGT, durante el año 2024 en España, del total de personas conductoras positivas a psicofármacos, el 47,4% había consumido antidepresivos, el 50% benzodiacepinas y el 23.7% opioides[7].

[6]https://revista.dgt.es/Galerias/noticia/nacional/2023/07JULIO/Hallazgos-toxicologicos-en-victimas-mortales-de-accidente-de-trafico-2024.pdf

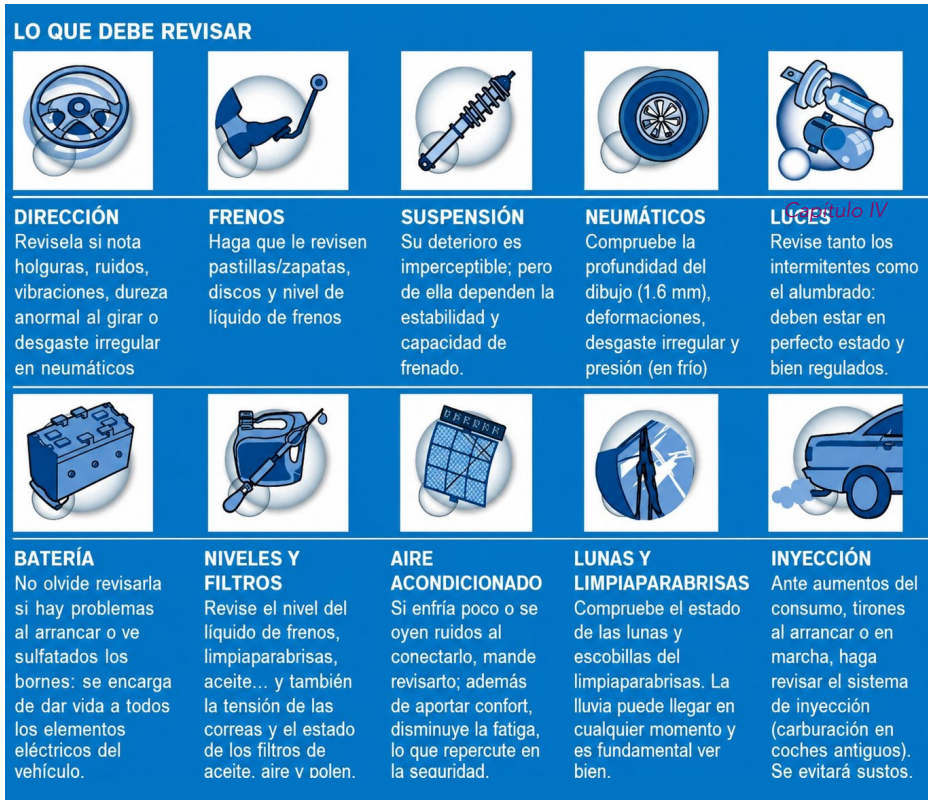
[7]El término «opioides» se refiere a los fármacos (tramadol, oxicodona, metadona…) que se unen a los receptores opioides del sistema nervioso central, excluida la heroína (opiáceo).

Imagen extraída de https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/alcohol/seguridadVial/docs/ReduceRiesgos_conduce_sin_alcohol_2024.pdf

Las medidas preventivas en seguridad vial laboral son cruciales para proteger la vida y la salud de las personas trabajadoras que deben conducir como parte de sus actividades laborales. Estas medidas no solo buscan reducir el número de accidentes de tráfico, sino también minimizar las consecuencias de los mismos, mejorando la seguridad y el bienestar de los empleados y empleadas. A continuación, se indica una relación orientativa de medidas preventivas para la seguridad vial laboral que se pueden aplicar en las empresas y que mejorarían las condiciones de trabajo.

## 4.1. VEHÍCULO

El adecuado mantenimiento de todos los elementos de seguridad del vehículo es imprescindible para combatir la siniestralidad.




Fuente: Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa. Dirección general de tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.





### 4.4.1 Seguridad activa y pasiva

Se recomienda revisar y mantener en adecuadas condiciones los sistemas de seguridad activa y pasiva, ya que son fundamentales para garantizar la protección en caso de accidente. Lo más recomendable es contar con ambos, ya que cada uno cumple un papel importante en la seguridad del vehículo y de sus ocupantes.
Hablamos de seguridad activa para referirnos a todos aquellos elementos o sistemas diseñados para prevenir que ocurra un accidente o la pérdida del control del vehículo.

Estos sistemas incorporan características como el control de estabilidad, el control de tracción, los frenos antibloqueo (ABS) y la asistencia de frenado de emergencia. Estas tecnologías operan en tiempo real para ayudar al conductor a evitar situaciones peligrosas y mantener el control del vehículo, lo que resulta particularmente útil en condiciones climáticas adversas o durante emergencias.

Hablamos de seguridad pasiva para referirnos a todos aquellos elementos que intervienen para reducir las consecuencias de un accidente. Estos sistemas de seguridad se activan en caso de accidente para reducir los daños y proteger a los ocupantes. Entre ellos se encuentran los air-bag, los cinturones de seguridad de tres puntos y las estructuras de carrocería reforzadas. Su objetivo principal es disminuir la gravedad de las lesiones en caso de colisión, creando una barrera protectora entre los ocupantes y los elementos externos del vehículo.

## 4.2. VÍA Y ENTORNO

La vía es otro posible factor de riesgo en caso de accidente. Por un lado, es importante considerar los aspectos relacionados con su diseño y construcción, como el trazado, la pavimentación, el ancho, la resistencia al deslizamiento, el número de carriles, la pendiente y el peralte. También es esencial tener en cuenta la explotación, el mantenimiento y la rehabilitación de la vía, así como el diseño de sus componentes, incluyendo la ubicación de señales, bolardos, barreras de protección, la señalización y otros elementos del mobiliario urbano. Además, el correcto diseño de la señalización desde una perspectiva perceptiva (tipos de letra, tamaños, ubicación, etc.) también es fundamental.

Las condiciones del entorno también pueden influir en la ocurrencia de accidentes. Por un lado, es crucial evaluar la visibilidad e iluminación de la vía; por otro, se debe considerar un conjunto de elementos cambiantes que afectan la conducción de manera imprevisible, intempestiva o incidental, como la climatología y las incidencias u obstrucciones temporales.

## 4.3. CONDICIONES DE TRABAJO

Las medidas preventivas a tener en cuenta en las condiciones de trabajo incluyen acciones tanto sobre los factores tradicionales, como el vehículo y el entorno vial, como sobre otros elementos que, en caso de no estar bien gestionados, podrían afectar negativamente la salud de quienes realizan esta actividad, como por ejemplo[8]:

- **Tiempo de trabajo:** Establecer horarios de trabajo adecuados, limitar las horas diarias de conducción, uso de tacógrafos, cumplir la normativa sobre los tiempos de conducción y descanso, evitar siempre que sea posible las horas nocturnas para la conducción, respetar los descansos diarios, semanales y mensuales, permitir autonomía en la realización de las pausas, entre otras.
- **Ritmos de trabajo:** Evitar un sistema de remuneración en función de la producción o número de entregas, evitar las presiones a las personas trabajadoras para recuperar los tiempos de retraso, establecer plazos adecuados para los desplazamientos para que no generen mayor sobrecarga mental por falta de tiempo.
- **Gestión de rutas:** Realizar una planificación sistemática de rutas, realizar una selección previa de las vías y recorridos más seguros, permitir autonomía a la hora de adecuar el plan de trabajo en función de las condiciones de seguridad presentes, de las condiciones climatológicas, etc.
- **Carga mental:** Intentar reducir los niveles de atención exigida durante largos periodos de tiempo dentro de la jornada, mostrar apoyo desde la organización en caso de tener alguna incidencia relacionada con el tráfico y la seguridad vial, etc.
- **Aspectos psicosociales:** Fomentar el reconocimiento del trabajo realizado, permitir la conciliación y la compatibilidad de horarios entre la vida personal y laboral, respetar los tiempos entre vigilia/sueño, reducir el aislamiento social que puede provocar largos periodos de conducción, etc.
- **Carga física:** Evitar las posturas sedentarias durante largos periodos de tiempo y el estatismo postural, formar e informar sobre la manipulación de cargas y movimientos repetitivos, dotar de equipos y medios auxiliares que reduzcan la manipulación y la carga manual, entre otras.
- **Relacionadas con la mercancía:** Evitar el contacto con sustancias químicas peligrosas, evitar el contacto con agentes biológicos, estibar la carga correctamente para evitar vuelcos, formar e informar en caso necesario sobre el tipo de carga que se trasporta y manipula, etc.

[8]Fuente:https://www.insst.es/documents/94886/214929/E%20Roda.%20Centre%20Seg%20y%20Salut%20Lab.pdf





## 4.4. FACTOR HUMANO

### 4.4.1. Distracciones

Para prevenir las distracciones al volante en un entorno laboral y mejorar la seguridad vial, se pueden implementar las siguientes medidas preventivas:

- **Formación y concienciación:** Realizar cursos de formación específicos para las personas trabajadoras sobre los peligros de las distracciones al volante, como el uso del teléfono móvil, comer mientras se conduce, o ajustar el GPS. Concienciar a los trabajadores y trabajadoras sobre la importancia de mantener la atención plena en la conducción.
- **Políticas estrictas de uso del móvil:** Establecer políticas claras que prohíban el uso del teléfono móvil mientras se conduce, excepto cuando se utilicen dispositivos manos libres y en situaciones seguras. Es importante recalcar que, aunque el uso de manos libres es legal, sigue siendo una distracción.
- **Gestión del tiempo y rutas:** Planificar adecuadamente las rutas y horarios de trabajo para evitar la presión por el tiempo, que puede llevar a los empleados y empleadas a realizar multitareas mientras conducen. Un tiempo de conducción sin prisas reduce la necesidad de realizar actividades que distraen.
- **Tecnología de asistencia al conductor:** Equipar los vehículos con tecnología que pueda ayudar a mitigar distracciones, como sistemas de aviso de colisión, control de crucero adaptativo, y advertencias de salida de carril. Estas tecnologías pueden ayudar a prevenir accidentes cuando la atención del conductor se desvía.
- **Áreas de descanso y pausas regulares:** Promover la realización de pausas regulares durante la jornada de trabajo para evitar la fatiga, que es una causa común de distracción. Establecer áreas de descanso seguras donde los conductores puedan detenerse para realizar llamadas o ajustar el GPS.
- **Evaluación continua del riesgo:** Realizar auditorías periódicas y evaluaciones de riesgos para identificar y mitigar nuevas fuentes de distracción al volante en el entorno laboral. Esto también incluye analizar incidentes previos para ajustar las medidas preventivas.

### 4.4.2. Velocidad

Para mantener una velocidad segura en carretera y reducir el riesgo de accidentes, es importante seguir estas medidas preventivas:

- Respetar los límites de velocidad.
- Adaptar la velocidad a las condiciones de la ruta, reduciendo la velocidad en condiciones adversas, como lluvia, niebla, nieve o carreteras en mal estado.
- Mantener una distancia de seguridad entre el vehículo y el de delante dará

tiempo para reaccionar si el vehículo frena de repente.

La regla de los "dos segundos" es útil para mantener una distancia mínima que permita contar al menos dos segundos entre el momento en el que el coche de delante pasa por un punto fijo y cuando tú lo pasas.

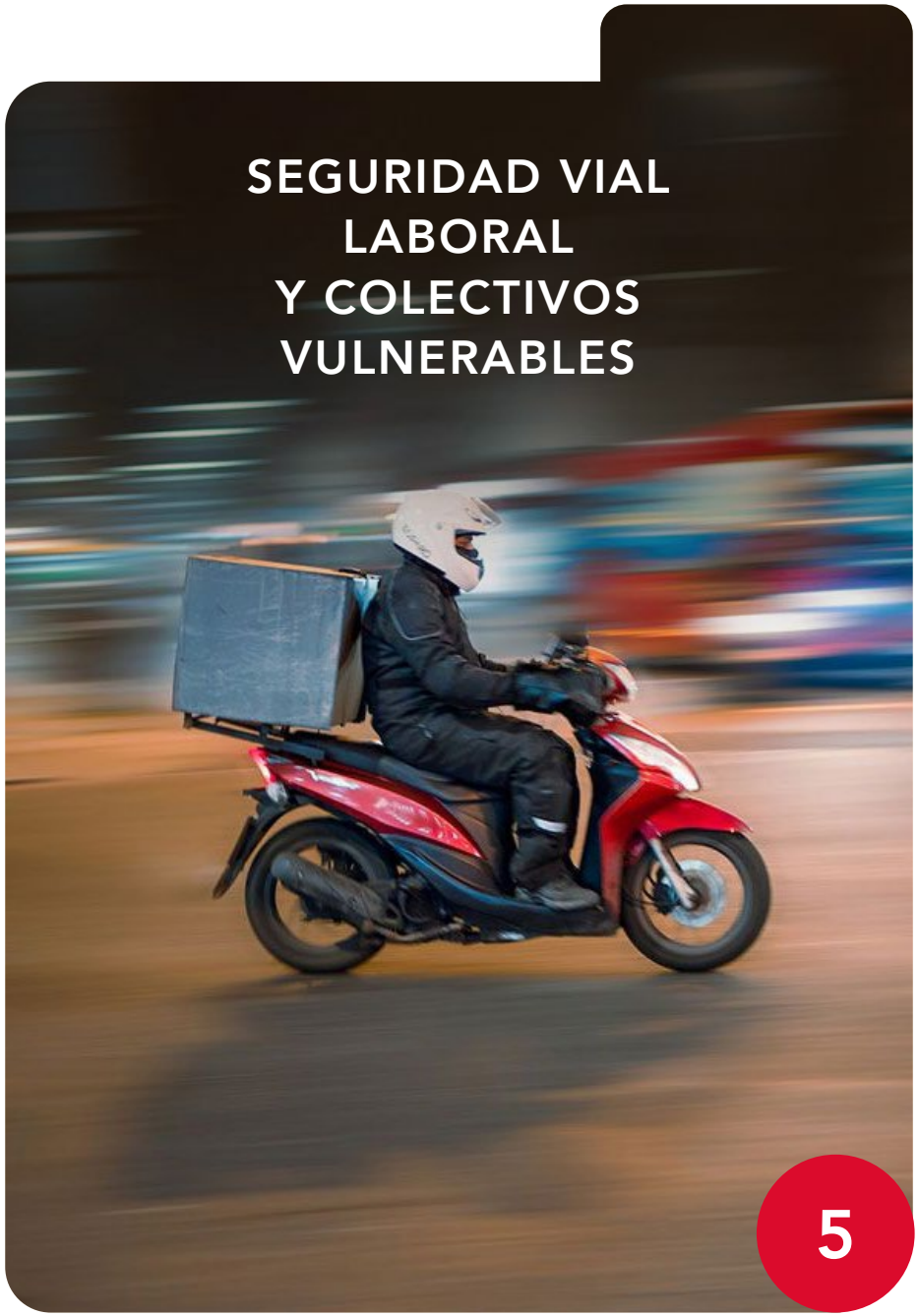
- Anticipar el tráfico a tu alrededor y de delante en la carretera permitirá anticipar los movimientos de otras personas conductoras para ajustar la velocidad de manera segura.
- Evitar distracciones manteniendo toda la atención en la carretera. Evitar usar dispositivos electrónicos o realizar actividades que distraigan durante la conducción, ya que pueden llevar a exceder la velocidad sin darse cuenta.
- Utilizar el control de crucero en carreteras largas y rectas, especialmente en autopistas, puede ayudar a mantener una velocidad constante y evitar acelerar inadvertidamente.
- Conducir a la defensiva esperando lo inesperado, ya que otras personas conductoras pueden cometer errores, por lo que se debe estar preparado para reaccionar rápidamente y de manera segura.
- Evitar la fatiga ya que esta puede hacer que se reaccione más lentamente y ser menos consciente de la velocidad. Una buena opción es realizar pausas regulares en viajes largos y no conducir estando cansado.
- Estar pendientes de las zonas de alta siniestralidad como curvas peligrosas o cruces complicados, cuando se transite por estas zonas, reducir la velocidad y prestar especial atención.
- Mantener el vehículo en buen estado, asegurando que los frenos, neumáticos y sistemas de suspensión estén en buen estado, ya que estos factores son críticos para mantener un control adecuado de la velocidad y la seguridad en general.

### 4.4.3. Drogas y medicación

- En caso de conocer que una persona trabajadora ha realizado algún tipo de consumo de drogas o alcohol, impedir que cojan el vehículo. En todo caso, nunca subir al vehículo con una persona bajo los efectos de alcohol o drogas.
- Formar e informar a las personas trabajadoras y realizar campañas sobre los efectos en la salud y sobre la conducción del consumo de alcohol, drogas y determinados medicamentos.







Dentro de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 se ha clasificado a los peatones y personas usuarias de vehículos de movilidad personal, bicicletas, ciclomotores y motocicletas como parte de los **COLECTIVOS Y MEDIOS VULNERABLES**, por su mayor incidencia en la siniestralidad mortal y grave, así como por las perspectivas de un aumento de estos modos de movilidad.

**¿Quiénes son?**

1. Personas trabajadoras del sector de reparto y mensajería
2. Personas trabajadoras del sector servicios.
3. Trabajadores y trabajadoras temporales o con contratos precarios.

**¿Cuánto se accidentan?**

Según los informes de siniestralidad vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), ha habido una subida en la siniestralidad en cuanto al medio de desplazamiento desde 2015, tal y como muestra la siguiente tabla, sobre todo por la presencia de nuevo medio de transporte utilizado para desplazarse, como es el Vehículo de Movilidad Personal (VMP), aumento también de la siniestralidad en los desplazamientos en bicicleta y continúan el de los motoristas con un aumento del 129% (de 224 a 289), por lo que el número total de usuarios vulnerables se incrementa también por esta razón respecto al 2015, si bien es cierto que baja en relación con el año anterior 2023 (de 466 a 451).

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peatón | 113 | 120 | 91 | 137 | 118 | 99 | 113 | 127 | 120 | 102 |
| Bicileta | 43 | 33 | 43 | 36 | 40 | 37 | 31 | 43 | 45 | 46 |
| VMP | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Ciclomotor | 27 | 22 | 20 | 30 | 19 | 16 | 14 | 13 | 13 | 11 |
| Motocicleta | 224 | 214 | 242 | 217 | 267 | 175 | 232 | 241 | 287 | 289 |
| Colectivos y medios vulnerables | **407** | **389** | **396** | **420** | **444** | **328** | **391** | **425** | **466** | **451** |

Fuente: Estrategia de Seguridad Vial 2030.

En la siguiente tabla, podemos ver reflejadas las principales causas de siniestralidad en cada uno de los colectivos emergentes, así como las principales medidas preventivas a aplicar, teniendo en cuenta que dichas medidas preventivas son orientativas:





| CAUSAS DE SINIESTRALIDAD | PERSONAL MAS AFECTADO Y FACTORES DE RIESGO | MEDIDAS DE PREVENCIÓN |
|---|---|---|
| **Presión por tiempos de entrega y jornadas laborales largas** | Personas Repartidoras y mensajeras, especialmente en el sector del comercio electrónico y la entrega de alimentos, pueden sufrir presión por entregas a tiempo o para cubrir su meta diaria. | - Optimización de rutas.<br>- Planificación realista de los tiempos de trabajo.<br>- Control de la jornada laboral.<br>- Tiempo de descansos. |
| **Fatiga y distracciones** | Los desplazamientos frecuentes de personal técnico o de mantenimiento, personas repartidoras o comerciales. Además, distracciones como el uso del móvil para coordinar su trabajo, son factores de riesgo significativos. | Formación en gestión de la fatiga y prevención de distracciones.<br>Prohibir el uso del móvil al conducir, excepto con dispositivos manos libres en situaciones permitidas.<br>Fomento de pausas regulares durante los desplazamientos largos y concienciar sobre los peligros de conducir cansado. |
| **Inexperiencia y falta de formación en seguridad vial** | Algunas personas con contratos temporales o precarios pueden no haber recibido formación adecuada en seguridad vial, lo que aumenta su vulnerabilidad en la carretera. | Programas de formación continua en seguridad vial teóricos y prácticos.<br>Supervisión y acompañamiento inicial de las nuevas personas empleadas, con otras más experimentadas. |

| CAUSAS DE SINIESTRALIDAD | PERSONAL MAS AFECTADO Y FACTORES DE RIESGO | MEDIDAS DE PREVENCIÓN |
|---|---|---|
| **Condiciones climáticas adversas y falta de mantenimiento de vehículos** | La falta de mantenimiento adecuado de los vehículos, tanto personales como de empresa, junto con la conducción en condiciones meteorológicas adversas, puede ser un factor clave en los accidentes de tráfico para estos colectivos. | Políticas de mantenimiento preventivo.<br>Implementar revisiones regulares y preventivas de los vehículos.<br>Protocolo de actuación en condiciones adversas. |
| **Uso intensivo de vehículos ligeros y motocicletas y VMP** | Las personas trabajadoras que utilizan motocicletas, VMP y bicicletas como medio principal de transporte son los más expuestos a riesgos en carretera. La alta siniestralidad entre motoristas en 2023 resalta este problema, ya que los y las motoristas son más vulnerables en caso de sufrir un accidente. | Asegurar que las personas trabajadoras tengan el equipamiento de seguridad obligatorio.<br>Cursos específicos de conducción segura enfocada en la anticipación de riesgos y técnicas de manejo defensivo. |

## 5.1. RIDERS

Los Riders son personas trabajadoras que se dedican al reparto de productos mayoritariamente comida, pero también otro tipo de mercancías a través de plataformas digitales como Glovo, Uber Eats o similares. Suelen ser jóvenes, con edades comprendidas entre los 18 y los 35 años, y trabajan utilizando una bicicleta o motocicleta, normalmente con una mochila de gran tamaño a la espalda. El trabajo puede ser a jornada parcial o completa y, en muchos casos, prestan servicios para varias plataformas de manera simultánea.

El ámbito laboral de los Riders se regula a través de la **Ley 12/2021**, conocida como "Ley Riders"[9], en esta ley se presume la relación laboral entre el Rider y la empresa de plataforma. Es decir, las plataformas están obligadas a formalizar una relación laboral con las personas que reparten para ellas.

[9]Ley 12/2021, de 28 de septiembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales.





### Condiciones laborales particulares

El trabajo de Rider está marcado por una fuerte presión derivada del funcionamiento de las plataformas digitales. Las personas repartidoras cobran según el número de pedidos entregados, lo que fomenta un ritmo acelerado y competitivo. Además, están geolocalizadas en todo momento y dependen de las valoraciones de quienes reciben el servicio. Los algoritmos que asignan pedidos son poco transparentes y suelen favorecer a quienes hacen más entregas en menos tiempo, lo que dificulta los descansos y puede afectar a la salud física y mental.

### Principales riesgos físicos

Uno de los riesgos más destacados es el de sufrir un accidente de tráfico. Los Riders se mueven con rapidez por las calles de la ciudad, muchas veces bajo presión para entregar en los plazos exigidos. Estos accidentes pueden producirse tanto durante una entrega **(accidente en misión)** como en el trayecto de ida o vuelta al punto de recogida o conexión **(accidente In Itinere).**

Además, es frecuente que los Riders desarrollen **trastornos musculoesqueléticos**, debido a la carga constante que soportan sobre la espalda con las mochilas y a las posturas prolongadas e inadecuadas al conducir bicicletas o motocicletas. Estos daños suelen afectar a la zona lumbar, cervical, hombros y muñecas.

Por otro lado, la exposición continua a la **contaminación urbana** (gases del tráfico, partículas en suspensión) supone un riesgo importante para la salud respiratoria, especialmente en ciudades grandes. A esto se añade la exposición a niveles elevados de **ruido del tráfico**, que puede afectar a la salud auditiva con el paso del tiempo.

### Riesgos climáticos y ambientales

La actividad de las personas Riders se desarrolla principalmente al aire libre, lo que implica una exposición directa a las condiciones climáticas. El cambio climático ha intensificado fenómenos extremos como olas de calor, lluvias torrenciales, vientos fuertes y frío intenso. Estas situaciones aumentan el riesgo de accidentes y problemas de salud como golpes de calor, hipotermia o caídas. Para prevenirlos, es clave usar ropa técnica adecuada, mantenerse hidratado y realizar pausas.

### Riesgos psicosociales

Los riesgos psicosociales, aunque menos visibles, afectan seriamente a la salud de las personas que trabajan como Riders. La dinámica impuesta por las plataformas genera estrés constante por cumplir tiempos, obtener valoraciones positivas y mantenerse activas para no perder ingresos.

La mayoría trabaja en soledad, sin apoyo ni supervisión directa, lo que incrementa el aislamiento. Además, la falta de desconexión digital obliga a estar siempre disponibles, dificultando el descanso y afectando al equilibrio entre vida laboral y personal.

**Algunas Medidas Preventivas y de protección:**

- **Usar Equipos de Protección Individual (EPI)** adecuados: casco homologado, ropa reflectante, mochila ergonómica y guantes.

- Recibir **formación en seguridad vial, salud postural y primeros auxilios.**

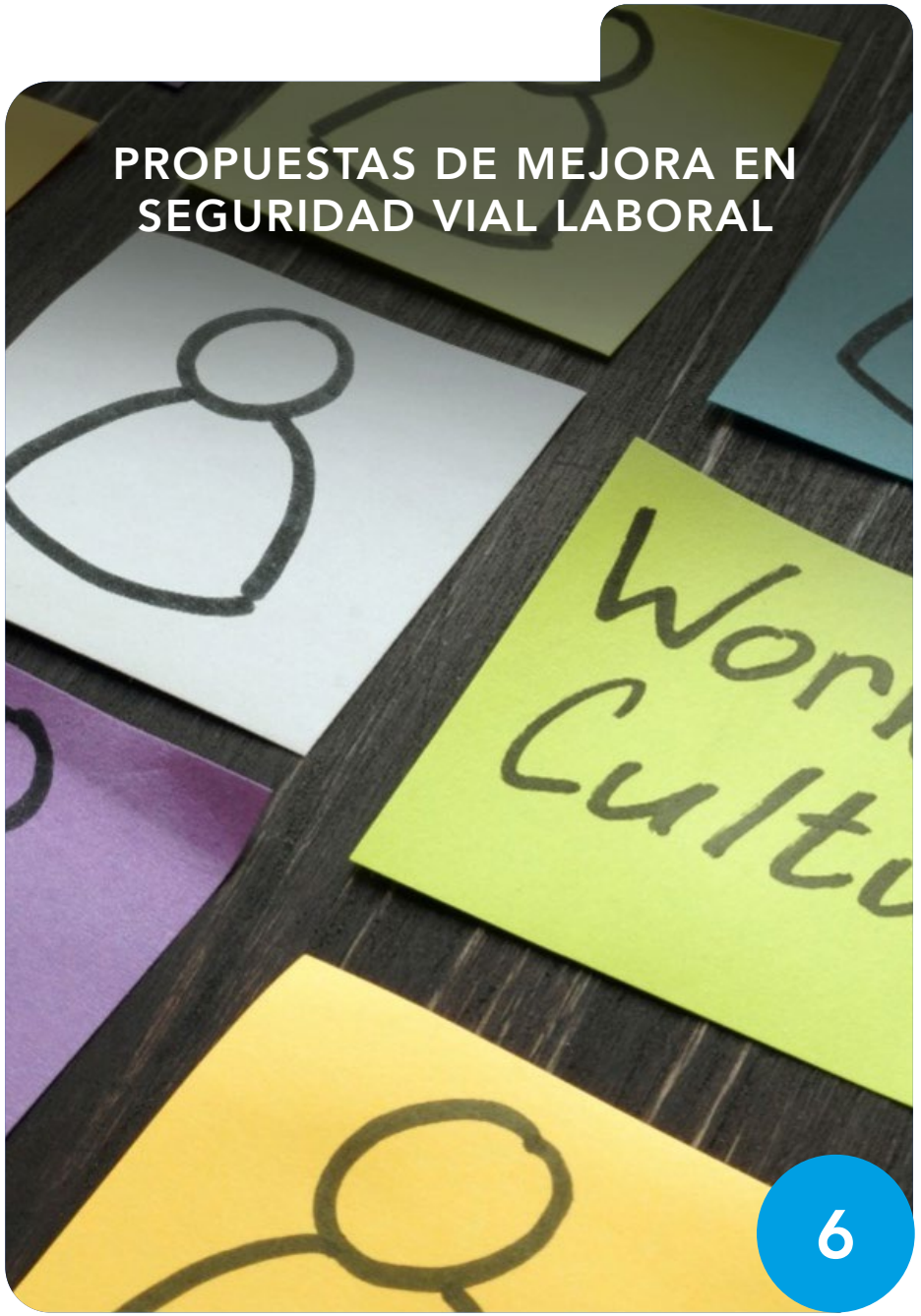
- Aplicar **protocolos ante fenómenos climáticos extremos**, con pausas obligatorias, acceso a sombra, ropa técnica y agua.

- Garantizar el **derecho a la desconexión digital**, respetando los tiempos de descanso.

- Exigir **transparencia en los algoritmos** que asignan pedidos, como establece el artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/2831 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativa a la mejora de las condiciones laborales en el trabajo en plataformas.







A través del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, se reconoce al convenio colectivo como el medio para regular las condiciones laborales en un ámbito específico. La negociación colectiva, por lo tanto, es la herramienta que nos permite ampliar, adaptar y concretar una normativa preventiva, básica y general, a la realidad y contexto de cada colectivo y centro de trabajo, asegurando que la protección de la salud y seguridad de las personas trabajadoras sea efectiva.

Abordar la seguridad vial laboral desde las empresas conlleva una gran complejidad, por lo que se hace indispensable abordar determinados aspectos desde diferentes enfoques.

Desde UGT, realizamos una serie de propuestas de mejora para introducir a través de la negociación colectiva, y para ello se solicita a las distintas Administraciones:

- Mejorar la infraestructura vial que beneficie no solo a las personas trabajadoras, sino a la sociedad en su conjunto.

- Aumentar la concienciación a todos los actores de la seguridad vial.

- Fortalecer la actuación de la Inspección de Trabajo para garantizar su intervención cuando existan indicios de incumplimientos de las normas de prevención de riesgos laborales, y por tanto, también de las medidas preventivas que garanticen la seguridad vial laboral.

- Ofrecer ayudas para la revisión y el mantenimiento de los vehículos de los trabajadores y trabajadoras.

- Mejorar y fomentar el uso del transporte público, ya que se ha demostrado que las personas trabajadoras que lo utilizan tienen una menor incidencia de accidentes de tráfico.

- Desarrollar un Reglamento que regule los aspectos de la prevención de riesgos laborales relacionados con la conducción, con la participación de organizaciones empresariales y sindicales, así como elaborar una Guía Técnica sobre seguridad vial desde el INSST.

- Garantizar la puesta en práctica de los Planes de Movilidad Sostenible a partir de la fecha de entrada en vigor.





En el ámbito empresarial, es esencial que las empresas amplíen y mejoren la formación en riesgos laborales, incluyendo la formación en seguridad vial como parte de las estrategias para reducir la siniestralidad. Las empresas deben también ser conscientes de la importancia de mantener adecuadamente la flota de vehículos. Es importante que las organizaciones comprendan la relevancia de ofrecer flexibilidad horaria, lo cual puede ayudar a evitar desplazamientos en horas punta y en condiciones meteorológicas adversas.

También se deben evitar jornadas de trabajo extensas y establecer periodos de "desconexión" antes y después del trabajo, lo que además de prevenir accidentes, facilita la desconexión del entorno laboral. En ciertos casos, el teletrabajo puede ser una solución para reducir desplazamientos, pero su implementación debe ser acordada con las personas trabajadoras y su representación, asegurando que se consideren los riesgos psicosociales asociados a este tipo de trabajo.

**Cuando el centro de trabajo se sitúe en polígonos industriales o empresariales,** los cuales habitualmente se encuentran situados fuera de los núcleos urbanos, y concentran un importante volumen de empleo, y que cuentan en muchas ocasiones con problemas de accesibilidad en los desplazamientos diarios de las personas a sus puestos de trabajo por contar con poca o ninguna cobertura del transporte público, se requiere que, las empresas allí radicadas realicen una planificación conjunta a través de los Planes de Movilidad Urbana, junto con la actuación de los Ayuntamientos implicados, con el objetivo de crear un centro de movilidad común, así como el nombramiento de un gestor de movilidad, para la mejora de las condiciones de accesibilidad, que redundarán en beneficio tanto de las personas trabajadoras como de los propios clientes.

Todas estas cuestiones deben ser consideradas en la negociación colectiva. Las personas Delegadas de Prevención deben solicitar a las empresas mayor formación en seguridad vial, así como su participación en el mantenimiento de vehículos, uso adecuado de los mismos (incluyendo motos y vehículos industriales), y sensibilización sobre distracciones, uso del móvil, fatiga, sueño y adicciones.

Las personas Delegadas también deben proponer la implementación de Planes de movilidad que se ajusten a las necesidades de las personas trabajadoras, así como otras iniciativas como el fomento del vehículo compartido, autobuses lanzadera para empleados, financiamiento del transporte público, formación en buenas prácticas de conducción, el nombramiento de una persona coordinadora o gestora de movilidad en las empresas, y cualquier otra medida que sea pertinente.

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

7

• **Directiva (UE) 2024/2831** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativa a la mejora de las condiciones laborales en el trabajo en plataformas.
• **Ley 31/1995,** de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
• **Ley 2/2011**, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
• **Ley 9/2025**, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
• **Real Decreto ley 28/2018**, de 28 de diciembre, para la revalorización de las pensiones públicas y otras medidas urgentes en materia social, laboral y de empleo.
• **Real Decreto-ley 9/2021**, de 11 de mayo, por el que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales.
• **Real Decreto Legislativo 2/2015**, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.
• **Real Decreto Legislativo 6/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
• **Real Decreto Legislativo 8/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
• **Real Decreto 486/1997**, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.
•**Real Decreto 664/1997**, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo.
• **Real Decreto 1215/1997**, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.
• **Real Decreto 1428/2003**, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
• **Real Decreto 171/2004**, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.
• **Real Decreto 640/2007**, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.
• **Real Decreto 902/2007**, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
• **Real Decreto 818/2009**, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
• **Real Decreto 97/2014**, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
• **Real Decreto 920/2017**, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
• Estrategia Europea de Seguridad Vial 2021-2030
• Estrategia de Seguridad Vial 2030. Dirección General de Tráfico.
• Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020.
• Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050.
• GUIA IDAE 019: PTT: Planes de transporte al trabajo. Muévete con un plan. Abril de 2019.
• Guía Práctica de Seguridad Vial Laboral. Guía de Recursos y Contenidos. OSALAN. Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales.
• Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Memoria 2024. DGT.
• Anuario de Estadísticas del Ministerio de Trabajo y Economía Social. Año 2024.
• Informe de Accidentes Laborales de Tráfico. Datos 2024. INSST. Año 2025.
• Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
• Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030.
• Guía Sindical para la Seguridad Laboral Vial y la Movilidad Sostenible en la Empresa. UGT-PV 2015.
• La Velocidad. Dirección General de Tráfico (DGT). Año 2014.
• Cuadernillo Informativo de PRL: Seguridad Vial Laboral. Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de UGT Madrid. Año 2024.
• Reduce riesgos: conduce sin alcohol. ¿Cuáles son los efectos del alcohol al conducir? https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/alcohol/seguridadVial/docs/ReduceRiesgos_conduce_sin_alcohol_2024.pdf





Comunidad de Madrid
UGT Madrid

# PUBLICACIONES DE LA SECRETARIA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE DURANTE 2025

8

# PUBLICACIONES DE LA SECRETARIA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE DURANTE 2025

**Boletines online:** Cultura Preventiva N.°. 1: Abril 2025; Cultura Preventiva N.° 2: Diciembre 2025; Cultura Preventiva N.°. 3: 1ª Quincena Diciembre 2025; Cultura Preventiva N.°. 4: 2ª Quincena Diciembre 2025.

**Carpetas con 15 Fichas Informativas:** sobre Prevención de Riesgos Laborales; Seguridad Vial Laboral; ¿Qué hacer…?.

**Carteles:** Trabajos a temperaturas extremas; El Delegado y la Delegada de Prevención.

**Trípticos:** VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2025-2028; Prevención de Riesgos Laborales y Trabajadores y Trabajadoras Autónomas; Planificación de la Actividad Preventiva; Adaptación del Puesto de Trabajo; El Delegado y la Delegada de Prevención; Altas Temperaturas; Personas Empleadas del Hogar y PRL; Enfermedades Profesionales; Riesgos Asociados al Uso y Manipulación de Baterías de Litio; Amianto; Organización del Trabajo como Factor de Riesgo Laboral.

**Folletos Informativos:** Enfermedades Profesionales; Organización del Trabajo como Factor de Riesgo; Prevención de Riesgos Laborales en el Sector de Depuración de Aguas; Planificación de la Actividad Preventiva; Amianto.

**Estudios técnicos** sobre Cancerígenos en el Ámbito Laboral y Prevención de Riesgos Laborales; Seguridad y Salud Ante el Calor Extremo.

**Manuales Informativos:** VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2025-2028; Delegados y Delegadas de Prevención; Conviene Saber; Nuevas Tecnologías y PRL.

**Otras publicaciones como:** USB Selección de Publicaciones de la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente; Calendario de Mesa con información sobre Daños a la Salud; Cuadernos de Notas con información sobre Enfermedades Profesionales, Planificación de la Actividad Preventiva y Organización del Trabajo; 2 Infografías sobre Planificación de la Actividad Preventiva y Daños Derivados del Trabajo.

**Revistas Informativas: N.° 68** (Octubre 2025) VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2025-2028; N.° 69 (Diciembre 2025) Riesgos Emergentes y PRL.

**PUEDES ENCONTRAR ESTAS Y MUCHAS OTRAS PUBLICACIONES EN MATERIA PREVENTIVA EN:** Salud Laboral y Medio Ambiente UGT Madrid





# DIRECCIONES DE INTERÉS

## SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE DE UGT-MADRID

Avda. América, 25 , 8 Planta, 28002 Madrid · Tel: 91 589 09 88
slaboralymedioambiente@madrid.ugt.org · https://saludlaboralmadridugt.org

## SERVICIO DE PREVENCIÓN DE ADICCIONES EN EL ÁMBITO LABORAL

Avda. América, 25 28002 Madrid · Tel: 91 589 09 88
slaboralymedioambiente@madrid.ugt.org

## FEDERACIONES REGIONALES DE UGT-MADRID

**FeSMC SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO**
Tel: 91 589 73 94
saludlaboral.madrid@fesmcugt.org

**SERVICIOS PÚBLICOS DE MADRID**
Tel: 91 589 70 43
saludlaboral@ugtspmadrid.es

**FICA INDUSTRIA, CONSTRUCCIÓN Y AGRO**
Tel: 91 589 73 50 · saludlaboralmadrid@fica.ugt.org

## UNIONES COMARCALES DE UGT-MADRID

**NORTE**
Avda. Valdelaparra, 108
28100 **Alcobendas**
Tel: 91 662 08 75
uczonanorte@madrid.ugt.org

**SUR**
Avda. de los Ángeles, 20
28903 **Getafe**
Tel: 91 696 05 11
slaboral.ucsur@madrid.ugt.org

**ESTE**
C/ Simón García de Pedro, 2
28805 **Alcalá de Henares**
Tel: 91 888 08 18
uceste@madrid.ugt.org

**OESTE**
C/ Clara Campoamor, 2
28400 **Collado Villalba**
Tel: 91 850 13 01
ucoeste@madrid.ugt.org

**SURESTE**
C/ Silos, 27
28500 **Arganda del Rey**
Tel: 91 876 89 65
ucsureste@madrid.ugt.org

**SUROESTE**
C/ Huesca, 2
28941 **Fuenlabrada**
Tel: 91 690 40 68
suroeste@madrid.ugt.org

## INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (IRSST)

Calle Ventura Rodríguez, 7, 28008 Madrid · 900 71 31 23
irsst@madrid.org · www.comunidad.madrid

## INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE MADRID (ITSS)

Plaza José Moreno Villa, 1 - Esq. Pl. España, 17, 28008, Madrid
91 363 56 00 · itmadrid@mites.gob.es

FOLLETO INFORMATIVO DE PRL

# SEGURIDAD VIAL LABORAL


**SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE DE UGT-MADRID**

Avda. América, 25 , 8 Planta, 28002 Madrid

Tel: 91 589 09 88

slaboralymedioambiente@madrid.ugt.org

https://saludlaboralmadridugt.org

**INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (IRSST)**

Calle Ventura Rodríguez, 7, 28008 Madrid

Tel: 900 71 31 23 irsst@madrid.org

www.comunidad.madrid



Con la financiación de la Comunidad de Madrid

Comunidad de Madrid

UGT Madrid