



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

FACULTAD CIENCIAS DEL TRABAJO DE PALENCIA

GRADO EN RELACIONES LABORALES Y RECURSOS HUMANOS

TRABAJO DE FIN DE GRADO:

“LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LAS EMPRESAS”

ALUMNO: ALVARO ROGEL MARTÍN

TUTORA: M.^a PIEDAD LÓPEZ-ROMERO GONZÁLEZ

Palencia, junio 2022

Resumen

Los accidentes laborales de tráfico, tanto in itinere como en misión, son la segunda causa de muerte a nivel laboral. La mayoría de estos accidentes, en particular los in itinere, se dan en coches y motos particulares, puesto que la mayoría de los desplazamientos al lugar de trabajo, se realizan en este tipo de vehículos. Por esta razón, las empresas tienen que tomar las medidas preventivas precisas, adoptando en particular, Planes de Movilidad. En este trabajo, estudiaremos la problemática planteada, en su conjunto, y explicaremos en qué consisten los Planes de Movilidad, analizando sus ventajas.

Palabras clave

Accidente, plan de movilidad, trabajo, riesgos, in itinere

Abstract

Traffic accidents at work, both in itinere and in mission, are the second cause of death at the work level. Most of these accidents, in particular those in itinere, occur in private cars and motorcycles, since most of the trips to the workplace are made in this type of vehicle. For this reason, companies have to take the necessary measures, adopting in particular, Mobility Plans. In this paper, we will study the problems raised, as a whole, and explain what the Mobility Plans consist of, analyzing their advantages

Key words

Accident, mobility plan, work, risks, in itinere

ABREVIATURAS

BOE Boletín Oficial del Estado

DGT Dirección General de Tráfico

LPRL Ley de Prevención de Riesgos Laborales

RD Real Decreto

TFG Trabajo de Fin de Grado

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN.....	5
2. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LOS ACCIDENTES IN ITINERE.....	6
2.1.1 Qué es el accidente in itinere.....	6
2.1.2 Consecuencias de los accidentes in itinere.....	9
2.1.3 Medidas a adoptar para reducir los accidentes in itinere.....	9
3. PLAN DE MOVILIDAD EN LAS EMPRESAS.....	11
3.1.1 Qué son los Planes de Movilidad.....	12
3.1.2 Fases de un Plan de Movilidad.....	14
3.1.3 Objetivos de un Plan de Movilidad.....	16
3.1.4 Beneficios de un Plan de Movilidad.....	18
3.1.5 Supuesto Práctico.....	21
4. CONCLUSIONES.....	25
5. LEGISLACIÓN.....	28
6. BIBLIOGRAFÍA.....	28

1.INTRODUCCION Y JUSTIFICACION DEL TRABAJO

Los accidentes laborales de tráfico, tanto in itinere como en misión, son una de las principales causas de siniestralidad laboral, a día de hoy. La mayoría de los trabajadores, que acude diariamente a su puesto de trabajo, lo hace en un medio de transporte particular, por lo general coche o motocicleta, lo que aumenta la probabilidad de tener un accidente in itinere.

Actualmente el tráfico, como causa de accidente de trabajo en los últimos años, ha ido ganando importancia. Cada día vemos en las noticias o en la prensa escrita, la cantidad de accidentes que tienen lugar por congestiones de tráfico en las carreteras y por distracciones de los conductores, los cuales son las potenciales víctimas de estos sucesos.

Continuando con lo anterior, y a diferencia de otros accidentes de trabajo, no todos los accidentes que se producen por ir al puesto de trabajo se consideran como accidentes in itinere, ya que este tipo de accidente cuenta con unas características específicas para que se considere como tal, y no siempre se cumplen.

Como veremos a lo largo de este Trabajo de Fin de Grado (en adelante TFG), en los accidentes in itinere entran en juego muchos factores cotidianos a los que normalmente no le damos importancia.

Por todo lo anterior, este trabajo pretende dar a conocer todos los factores y variables que entran en juego, para que se produzcan accidentes, cuando los trabajadores se desplazan a su puesto de trabajo o vuelven de él.

En este TFG, en una primera parte vamos a conocer que son los accidentes in itinere, qué consecuencias tienen para los trabajadores y qué medidas se pueden adoptar para reducir dichos sucesos. En una segunda parte, vamos a ver qué pueden hacer las empresas para combatir estos accidentes y si es positivo elaborar Planes de Movilidad, que puedan ser beneficiosos para los trabajadores.

En este proyecto de investigación, que presentamos, se desarrollan el conjunto completo de competencias, tanto genéricas como específicas propias

del Título, a través de la puesta en práctica de la formación previa adquirida. Es, en definitiva, el colofón de los estudios del Grado en Relaciones Laborales y Recursos Humanos y se ha realizado conforme a las directrices fijadas en el Reglamento sobre la elaboración y evaluación del Trabajo de Fin de Grado aprobado por el Consejo de Gobierno de la Universidad de Valladolid celebrado el día 18 de enero de 2012, y modificado el 27 de marzo de 2013.

2. PREVENCIÓN DE RIEGOS LABORALES EN LOS ACCIDENTES IN ITINERE.

En este apartado, analizaremos, en qué consiste o qué se entiende por accidente in itinere, y qué medidas se pueden tomar para reducir dichos accidentes. Con ello, se pretende dar un conocimiento básico sobre el tema que estamos tratando, pero, sobre todo, fijar un punto de inicio, que pueda servir de orientación durante todo el TFG, y que, también sirva en cierto modo, para que la población reflexione sobre los riesgos que, asociados a los desplazamientos relacionados con el trabajo, que existen.

Además, se pretende dar una visión global y general, de porqué es tan importante conocer las consecuencias que tienen los accidentes in itinere, y de porqué es necesario hacer un Plan de Movilidad, mediante el cual se puedan reducir.

Por otro lado, es preciso decir, que el punto de partida en cuanto a la prevención de este tipo de accidentes, es sin duda la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. En definitiva, se trata de adoptar e implantar medidas preventivas, en cuanto a los riesgos que sufre el trabajador en los desplazamientos relacionados con el trabajo.

2.1.1 QUÉ ES EL ACCIDENTE IN ITINERE

En primer lugar, es preciso decir, como se ha señalado por la doctrina, “que el accidente de un trabajador en la carretera, producido *“con ocasión o a consecuencia del trabajo que realiza por cuenta ajena”* es, a la vez, *accidente de circulación y accidente laboral*. Por ello, las actividades laborales relacionadas

con la conducción han de ser tenidas en cuenta en el marco de la prevención de riesgos laborales, llevando a cabo las oportunas acciones preventivas¹”.

El artículo 156 de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS) ², define el concepto de accidente de trabajo: como *“toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.”* Dentro de esta definición se refiere al accidente in itinere, al que define.

No obstante, la jurisprudencia ha ido ampliando, poco a poco, el concepto de accidente in itinere, examinando caso por caso. En ese sentido, y según la jurisprudencia, habrá circunstancias, que harán, que a pesar de ser un accidente producido al ir o al volver del trabajo, no se le considere como accidente de trabajo. Así, por ejemplo, cuando no se haga el itinerario habitual, cuando haya habido interrupciones en el camino etc. La jurisprudencia es abundante en este sentido, porque dados los constantes cambios sociales, se precisa interpretar el concepto constantemente, pero no nos detendremos en ella.

Sin embargo, no todos los accidentes hacia o desde el trabajo, son considerados como accidente in itinere, sino que se deben cumplir una serie de requisitos para que sea considerado como tal a todos los efectos. Por otra parte, no se presume, sino que el trabajador debe probarlo.

Hay 3 elementos esenciales para que un accidente se considere como in itinere, y son:

- El domicilio, en un sentido amplio
- El lugar de trabajo, que incluye el ámbito indicado por el trabajador para el desempeño de las tareas.
- El trayecto

A estos elementos esenciales, hay que sumar también, para considerar un accidente como accidente in itinere, lo siguiente:

¹ **GARCIA GARCIA, R.** *La prevención de accidentes laborales de tráfico: alcance de la responsabilidad empresarial*, Tesis Doctoral, Universidad Católica de Murcia, 2015.

² 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. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015.

- El daño debe ser consecuencia directa o indirecta del trabajo
- Debe existir causalidad entre el trabajo y la lesión.

También, tenemos que tener en cuenta y considerar unas peculiaridades, que están directamente relacionadas, para que un accidente sea considerado como in itinere, y que son:

- Factor cronológico: el accidente tiene que tener lugar dentro del tiempo que normalmente invertimos en el trayecto, esto quiere decir, que el recorrido habitual no se debe alterar.
- Factor topográfico: que el accidente se produzca en el trayecto habitual y normal que se realiza desde el domicilio hasta el lugar de trabajo y viceversa, con la finalidad principal de acudir o volver del trabajo.
- Factor de idoneidad del medio: esto quiere decir que el desplazamiento deber realizarse con el medio de transporte que habitualmente utiliza el trabajador.

En cuanto a las causas de este tipo de accidentes, son numerosas, pero las más frecuentes son la velocidad. Debido a las velocidades de conducción inadecuadas, el número de siniestros y la gravedad de los mismos aumentan de forma exponencial. Llevar una velocidad adecuada en todo momento de la conducción, podría reducir tanto la cifra de siniestros como la cifra de fallecidos.

Otra causa, es el consumo de alcohol y drogas al volante. El consumo de estas sustancias afecta directamente a la conducción, ya que se modifican por completo los reflejos que se tienen en la carretera.

El estado de las carreteras es otro factor a tener en cuenta, ya que, si las vías de circulación no están en unas condiciones óptimas, los accidentes in itinere van a aumentar. Además, esto deriva en un desgaste más rápido del medio de transporte que utilizan los trabajadores para ir a su centro de trabajo.

2.1.2 CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE

Como se dijo con anterioridad, el accidente in itinere, es una de las principales causas de siniestralidad en la actualidad. Como consecuencia de él, el trabajador o trabajadores afectados, pueden perder la vida o bien pueden estar un cierto periodo de tiempo recuperándose del accidente, y, por ende, no van a poder acudir a su puesto de trabajo.

Esta consecuencia, afecta de forma directa al trabajador, y, de forma indirecta a la empresa a la que pertenece, ya que, como consecuencia del accidente, ese trabajador no va a poder desempeñar el trabajo que venía realizando. Pero, además, existen costes sociales y personales.

Las víctimas de los accidentes in itinere, podrán reclamar por las lesiones sufridas y los daños materiales y personales.” *La indemnización por accidentes in itinere contempla un amplio espectro de lesiones y perjuicios, a saber: el daño moral, las secuelas y los perjuicios personal estético, básico, moderado, grave y moral.*³

Es evidente, que existen costes económicos muy altos, derivados de este tipo de accidentes. Así, además de costes derivados de la reparación de daños, el coste por absentismo provocado por ellos, es muy elevado. Este tipo de accidentes, representan en nuestro país, unos 2 millones de jornadas anuales de trabajo perdidas a causa de los “in itinere” y del orden de 750.000, a causa de los producidos en jornada laboral. El efecto “iceberg”, supone que los costes totales “ocultos”, de este tipo de accidente, son de 8 a 20 veces más elevados que los costes directos explícitos⁴.

2.1.3 MEDIDAS A ADOPTAR PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES IN ITINERE

Como ya hemos comentado con anterioridad, tanto los accidente in itinere como en misión, son una de las principales causas de siniestralidad en la actualidad. Por consiguiente, para que se puedan reducir estos accidentes, se deben de tomar una serie de medidas preventivas, que sean eficaces, y al mismo

³ TRAFICOAYUDA. *Accidente in itinere*, 3 de febrero 2022, <https://traficoayuda.es/accidente-in-itinere/> consultado el 20 de abril de 2022.

⁴ BESATRÉN BELLOVI, M. NTP 1092. *Coste-beneficio de la prevención de riesgos laborales viarios (I)*, INSHT, 2017

tiempo, que permitan ir reduciendo los accidentes de una manera progresiva, hasta que se llegue a reducir al mínimo dichos accidentes. La seguridad vial, debe de integrarse en la prevención de riesgos laborales de las empresas, con todo lo que ello conlleva.

Una posible medida que ayudaría, desde el principio, a reducir el número de accidentes, sería la correcta adecuación de las vías de circulación, y en este caso, de las carreteras, ya que es por donde se desplazan los trabajadores y donde tienen lugar estos sucesos, ya que una carretera en mal estado eleva la posibilidad de tener un siniestro. El número de licencias para conducir ha aumentado, y el número de vehículos también lo ha hecho, y va a seguir creciendo en los próximos años. Es por ello, por lo que cada vez es más importante que el estado de las carreteras sea lo más adecuado posible. Sin embargo, esta medida no depende de la empresa, sino de la Administración Pública, que no siempre acomete a tiempo, las reparaciones oportunas

Otra medida, que es responsabilidad total del trabajador, es la de evitar cualquier tipo de distracción en el momento de conducir. Tales distracciones se pueden producir, por ejemplo; por estar conduciendo y hablando por teléfono al mismo tiempo, por meter la ruta en el GPS durante la conducción en lugar de antes de iniciar la conducción, por estar comiendo en el coche algo durante el trayecto mientras está conduciendo, entre otras. En este sentido, todas estas distracciones que acabamos de mencionar, son totalmente evitables por parte de los conductores, ya que se pueden realizar perfectamente antes de iniciar la conducción sin ningún tipo de problema. Si los conductores son capaces de no tener estas distracciones cuando están al volante, los accidentes in itinere van a sufrir un descenso.

Muchos trabajadores, en su trabajo diario, tienen que conseguir una serie de objetivos, ya sean de ventas o de producción. Lograr o no estos objetivos, puede afectar a los trabajadores, haciendo que aparezcan síntomas de estrés o ansiedad, ya que, de no conseguir los objetivos que tienen pactados, podrían perder sus puestos de trabajo. Si aparecen estos síntomas en el trabajador, puede aumentar la posibilidad de tener un siniestro, ya el trabajador está más pendiente de cumplir sus objetivos diarios de trabajo, que de conducir de una forma tranquila y relajada.

Por lo tanto, estar en tu puesto de trabajo y desarrollar el mismo sin ningún tipo de estrés o de ansiedad, tiene consecuencias positivas a la hora de conducir, ya que se vería reflejado en la disminución de accidentes, cuya causa son este tipo de riesgos psicosociales. En este sentido, la empresa deberá evaluar de forma adecuada, ese tipo de riesgos y tomar las medidas preventivas oportunas. Una buena prevención del riesgo psicosocial, reportará enormes beneficios a todos.

Otra medida que se puede adoptar para que los accidentes in itinere se reduzcan, sería el sistema de compartir vehículo con compañeros de trabajo que vivan cerca entre sí, ya que, de esta manera, yendo más de un trabajador en el mismo vehículo, en caso de que el conductor sufra algún problema durante la conducción, impidiendo una conducción segura, habría una persona o varias personas, que podrían sustituirle en la conducción, de tal manera, que se evitaría así la posibilidad de sufrir un accidente. Esta es una de las medidas que las empresas están intentando fomentar e implantar entre sus trabajadores, y que tiene como finalidad, en primer lugar, el ahorro en el gasto de combustible por parte de los trabajadores, y en segundo lugar y todavía más importante, reducir el número de accidentes in itinere.

La seguridad vial laboral, tiene un gran reto por delante. Por eso es preciso, no bajar la guardia. Las empresas deberán contar con estrategias para acabar con esta lacra de los accidentes viales laborales⁵. Además, es preciso ayudar a las Pymes, ya que estas cuentan con menos medios. En los estudios relacionados con la seguridad vial laboral, se ha comprobado que las grandes empresas, son las que más incluyen este tema en los planes de prevención.

3. PLAN DE MOVILIDAD EN LAS EMPRESAS

En referencia a lo señalado con anterioridad, y en relación a la alta siniestralidad laboral, las empresas, se ven en la obligación de poner en marcha

⁵ LLAMAZARES ROBLES, J. *La seguridad vial laboral. La influencia de los accidentes de tráfico en el entorno laboral*, Tesis Doctoral, Universidad de Valencia, 2019.

una serie de propuestas para reducir dicha tasa de siniestralidad. Estas propuestas, se recogen en un documento, que se llama Plan de Movilidad, ya que es una de las mejores formas para abordar los graves problemas de tráfico que hay actualmente en las ciudades y que afectan de forma directa a todos los ciudadanos, sobre todo en horas punta, como son las horas de entrada y de salida del trabajo.

Con el término movilidad, hacemos referencia a los desplazamientos de personas por cualquier motivo, y por cualquier medio. Cuando caminamos por una calle comercial, cuando nos dirigimos al centro de trabajo en el autobús, cuando acudimos en bicicleta a la facultad, o en taxi a una reunión estamos desarrollando movilidad”.

Los viajes por motivos laborales, representan más de una tercera parte de la movilidad urbana. Mayoritariamente, estos desplazamientos, se realizan en medios motorizados, siendo el coche el protagonista de los mismos. Esta parte de la movilidad urbana, es responsable, en parte, de los problemas generados por los desplazamientos: el tráfico que contribuye a elevar el consumo energético, la contaminación o la siniestralidad laboral, y todo esto provoca pérdidas económicas en forma de congestión, absentismo laboral o que el trabajador no llegue de forma puntual a su puesto de trabajo.

En definitiva, podríamos decir, que el objetivo prioritario de estos Planes, no es más que, solucionar los graves problemas de movilidad existentes en nuestra vida rutinaria, con especial hincapié a los desplazamientos que tienen lugar entre el domicilio y el centro de trabajo.

3.1.1 QUE SON LOS PLANES DE MOVILIDAD

Un Plan de Movilidad, lo podemos definir como, *“un documento en donde se recogen las acciones que van a realizar las empresas, con el fin de garantizar la seguridad y la salud de su personal laboral en los trayectos que realizan durante la jornada laboral o al ir o volver del centro de trabajo”*.

Un Plan de Movilidad Sostenible, también *“es un compromiso de mutuo acuerdo entre la dirección de los centros de trabajo y los trabajadores,*

caracterizándose por la búsqueda de la racionalidad desde el punto de vista social, económico y ambiental”.

Por sus propias características, también debe ser un documento que se actualice de manera periódica, en función de las nuevas medidas que se vayan adoptando, de las evaluaciones de riegos, de los accidentes laborales.

El Plan de Movilidad, es un método que puede llegar a ser muy efectivo para reducir la tasa de siniestralidad y para que los trabajadores sean más productivos, ya que no solo mejora las condiciones de movilidad generadas en los centros de trabajo, sino que también reduce los efectos de estos desplazamientos, como pueden ser los accidentes o la contaminación. Por eso se ofrecen alternativas reales para poder ayudar a disminuir el número de vehículos motorizados que acceden hacia los centros de trabajo.

Las alternativas a los vehículos motorizados (coche y moto), que son los más utilizados por parte de los trabajadores en los desplazamientos al centro de trabajo, pueden ser:

- Medios de transporte proporcionados por la empresa: como, por ejemplo, un autobús colectivo para los desplazamientos de los trabajadores de casa al trabajo y viceversa. Con esto conseguimos que bastantes trabajadores no utilicen su vehículo particular, y al mismo tiempo, se reduce el gasto en combustible y también se reducen las emisiones contaminantes a la atmósfera y el impacto acústico.
- Fomentar el uso de la bicicleta: ya que es un medio de transporte que no contamina, que es bastante más barato que un coche o una moto, y requiere un mantenimiento bastante económico. Al mismo tiempo, el trabajador o trabajadores que usan este medio de transporte, están haciendo ejercicio físico y ayudando a reducir la contaminación atmosférica.
- Compartir coche por varios trabajadores: con este sistema se persiguen varios objetivos. Uno de ellos, es que, en lugar de haber tantos desplazamientos individuales de los trabajadores al centro de trabajo, esos desplazamientos sean colectivos de varios

trabajadores, de manera que vayan 3 o 4 trabajadores en el mismo coche. Otro de los objetivos que se persigue con este sistema, es que, los trabajadores ahorren en el gasto que tienen en combustible, ya que, al compartir coche, se van turnando una semana cada trabajador en llevarlo.

- Ir andando al trabajo: esta alternativa se dará siempre y cuando, el domicilio habitual del trabajador se encuentre a una distancia prudencial del centro de trabajo. Los trabajadores que puedan ir andando al centro, además de ahorrar en gasolina, van a ir haciendo ejercicio, lo cual también es bueno para la salud del trabajador.

3.1.2 FASES DE UN PLAN DE MOVILIDAD

Una vez definido en que consiste o que es un Plan de Movilidad, vamos a analizar y estudiar que fases lo componen.

Según el "Plan Tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa", las fases de las que se compone el Plan de Movilidad, serían las siguientes:

- ✓ Implicar y Reflexionar
- ✓ Elaborar un diagnostico
- ✓ Evaluar los riesgos
- ✓ Establecer objetivos y desarrollar un plan de acción
- ✓ Implantar acciones
- ✓ Hacer el seguimiento y evaluación del Plan

Por su parte, el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, comprime las fases que componen el Plan de Movilidad en 4, que serían:

- Impulso del Plan de Movilidad Sostenible
- Redacción y Aprobación del Plan
- Aplicación del Plan
- Evaluación y Revisión

Como podemos observar, las fases que componen el Plan de Movilidad, son bastantes claras. Vamos a profundizar y analizar en qué consisten cada una de

las fases del Plan de Movilidad, que las hemos resumido en un total de 4 fases o pilares, y que son:

-Impulso del Plan de Movilidad Sostenible: en esta primera fase inicial, la empresa debe de detectar que problema o problemas que hay, en lo que se refiere a los accidentes in itinere, que sufran sus trabajadores, y de qué manera se puede mejorar, para reducirles (accidentes in itinere).

Para tomar cualquier tipo de decisión, se debe de llegar a un consenso entre todos los departamentos implicados. Para llegar a este consenso, es necesario hacer reuniones de forma periódica, entre la dirección de la empresa y los trabajadores. Se debe crear una Comisión de Movilidad, que esté formada tanto por representantes de la empresa como por representantes de los trabajadores. De esta forma, se ira logrando un consenso en cuanto a los diferentes problemas que existen y que hay que corregir, y en los objetivos que se quieren perseguir y conseguir de cara al futuro.

-Redacción y Aprobación del Plan: una vez que se ha puesto en funcionamiento la creación de un Plan de Movilidad, con los problemas que hay que subsanar y teniendo claro los objetivos que se persiguen, hay que recoger todos estos objetivos y que sean aprobados para seguir adelante con el Plan.

Dentro de esta fase, deberemos hacer encuestas a los trabajadores, celebrar reuniones o grupos de debate. Estas encuestas, tienen que recoger una serie de preguntas, como, por ejemplo; en qué medio de transporte realizan los trabajadores el desplazamiento al lugar de trabajo, qué horario de trabajo tienen (si hay turnos o no), qué tiempo emplean los trabajadores en realizar el desplazamiento, el dinero que se gastan al mes los trabajadores en ir al trabajo. Todos los datos que obtengamos de estas consultas que se realizan a los trabajadores, nos permitirán trazar las líneas maestras para la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible.

-Aplicación del Plan: después de haber llevado a cabo las anteriores fases descritas, ahora debemos de poner en marcha todas las propuestas que han sido recogidas dentro del Plan de Movilidad. Para ello, es fundamental que se nombre a una persona para encargarse de gestionar todo lo referente al Plan, y esa persona la podríamos denominar como gestor. Este debe de tener el apoyo

y la confianza de los representantes de la empresa y de los representantes de los trabajadores. El gestor tiene que contar con competencias y funciones, de tal manera que puede tener la suficiente capacidad para coordinar y llevar a cabo todo lo que se ha recogido en el Plan, y que debe de ser de aplicación directa.

-Evaluación y Revisión: como ya hemos visto, un Plan de Movilidad Sostenible, es un documento, en donde se recogen todas las propuestas y todos los objetivos que se quieren conseguir.

Por tanto, hacer un seguimiento y una evaluación es muy importante, ya que nos va a permitir saber si se están aplicando de una manera correcta y eficaz las propuestas que se han sido recogidas en el Plan, o si por el contrario tienen que volver a ser reformuladas o cambiadas en su totalidad al no ser lo suficientemente eficaces. También tiene que haber una serie de reuniones periódicas para que el seguimiento y la evaluación que se hacen de las propuestas adoptadas, sean las correctas.

Después de haber estudiado las fases que se integran dentro del Plan de Movilidad, que las hemos comprimido en 4 fases, es vital que en cada una de las mismas se cumpla con todo lo que hemos descrito con anterioridad, ya que, de no cumplirse en su totalidad, el Plan no funcionara al 100%, y esto repercutirá en que los objetivos que están integrados dentro de él sean bastante difíciles de conseguir.

3.1.3 OBJETIVOS DE UN PLAN DE MOVILIDAD

Con la implantación y aceptación de un Plan de Movilidad por ambas partes, entendiendo como una de las partes, la dirección de la empresa y como otra parte, los propios trabajadores de la empresa, se persigue la reducción de una manera significativa de la siniestralidad laboral por parte de los trabajadores.

Según el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, los objetivos que se persiguen con el Plan de Movilidad son:

-Reducir la movilidad motorizada individual: con esto se persigue fomentar el sistema de coche compartido entre los trabajadores, para que, en vez de ir cada trabajador en su coche particular, vayan 3-4 trabajadores que vivan cerca entre

sí, en el mismo coche, y cada semana se vayan turnando en llevar un trabajador diferente el vehículo. También implantando por parte de la empresa el uso de un autobús, para que los trabajadores lo puedan usar, con la consiguiente reducción del uso del vehículo particular.

-Bajar el nivel de congestión circulatoria: si se consigue que los trabajadores usen el autobús que pone a su disposición la empresa y el sistema de coche compartido, habrá menos vehículos en las vías de circulación, por lo que se reducirá el tiempo de desplazamiento para ir o volver de casa al trabajo y viceversa.

-Contribuir a reducir el número de accidentes in itinere: si se reducen los desplazamientos individuales al lugar del trabajo por desplazamientos colectivos utilizando los sistemas anteriormente citados (bus empresa y coche compartido), se reducirá la posibilidad de sufrir un accidente in itinere, puesto que hay menos vehículos en las vías de circulación.

-Disminución de los impactos ambientales, producidos por el desplazamiento al trabajo: al reducirse los desplazamientos individuales al lugar de trabajo por desplazamientos colectivos, los gases nocivos para la atmosfera (dióxido de carbono que afecta a la capa de ozono) se ven reducidos.

Aparte de los objetivos que acabamos de nombrar, según el CEA (Consultores en Seguridad Vial), podemos añadir los siguientes objetivos:

-Reducción del estrés: como consecuencia de los desplazamientos colectivos de los trabajadores, estos mismos verán reducido su estrés, ya que al no tener que conducir, estarán más tranquilos antes y después de salir del trabajo.

-Reducción de las bajas laborales: las bajas laborales debidas a la siniestralidad de los trabajadores de camino al trabajo, también se verán reducidas gracias a los desplazamientos colectivos. Esto es un gran quebradero de cabeza para las empresas, por lo tanto, que haya menos bajas laborales significara que el Plan de Movilidad implementado por la empresa está funcionando.

-Mejorar las condiciones laborales: gracias a la implementación del Plan de Movilidad, los trabajadores, por ejemplo, van a tener una flexibilidad en el horario

de entrada a su puesto de trabajo, por lo que, va a ser más fácil conciliar la vida laboral con la vida familiar.

-Reducción de los gastos de combustible: al usar el autobús de la empresa o bien, el uso del coche compartido entre varios trabajadores, los gastos en combustible de los trabajadores se verán reducidos. Gracias a esto, ese dinero que se puedan ahorrar en combustible, lo podrán destinar a otras cosas que antes no podían.

-Reducción de los costes asociados a los accidentes de tráfico (reparación del vehículo, primas de los seguros): estos costes que antes sufrían los trabajadores al desplazarse de forma individual al trabajo, como pueden ser; rozones en el coche, todo el mantenimiento asociado al uso diario del vehículo (nivel de aceite, suspensión, frenos, desgaste de ruedas, motor), se reducirá como consecuencia de usar el autobús de empresa o el uso de compartir coche.

Todos los objetivos que acabamos de mencionar con anterioridad, tienen que aparecer en el Plan de Movilidad, y es deber de la empresa llevar un control sobre los trabajadores, para ver si se están cumpliendo con estos objetivos o no. Este control se podría hacer cada semana, cada 15 días, o bien, cada mes. Si los trabajadores hicieran una mala praxis de los objetivos implementados en el Plan de Movilidad, la empresa tendría que actuar poniendo sanciones a estos trabajadores.

Los objetivos que se engloben dentro del Plan de Movilidad de la empresa, tienen que estar en una continua evolución, y si algún objetivo no es lo suficientemente bueno, se modificará.

3.1.4 BENEFICIOS DE UN PLAN DE MOVILIDAD

Conocidos son por todos, los inconvenientes del actual modelo de movilidad, y habiendo definido previamente cuales son los objetivos fundamentales de un Plan de Movilidad Empresarial, también deberíamos saber

qué beneficios nos puede aportar su implantación en una empresa. Entre otras podemos destacar los siguientes beneficios:

-Conciliación de la vida familiar y laboral: este objetivo es uno de los grandes retos de las empresas, ya que es bastante difícil conseguir un equilibrio para poder conciliar ambas situaciones. Una forma de conseguir esto, sería flexibilizar la hora de entrada y la hora de salida del trabajador en su puesto de trabajo, de tal manera que, si tiene que llevar a su hijo al colegio, el trabajador no tenga prisa por llegar tarde a su puesto de trabajo.

-Mejora de la salud de los trabajadores: con este beneficio nos referimos a que los trabajadores van a ver reducido el estrés laboral que antes podían tener, o la ansiedad con la que iban antes a trabajar, y van a tener una mejor salud para ir al trabajo y en su día a día.

-Aumento del aprovechamiento del tiempo: gracias a la implantación de los medios de transporte ofertados por la empresa (autobús, utilización del sistema de uso compartido del coche) los trabajadores ya no van a perder tanto tiempo como perdían antes al ir y venir de trabajar, en los atascos, en buscar aparcamiento. De esta forma, el tiempo que van a ganar los trabajadores, lo van a poder invertir, por ejemplo; en descansar más, en tener más ocio y tiempo libre fuera, en disfrutar más de su familia.

-Económicas: como consecuencia de la reducción de los trabajadores de desplazarse de forma individual, optando los trabajadores por un desplazamiento colectivo, gracias a la utilización por parte de los trabajadores del autobús proporcionado por la empresa, y también de compartir el coche entre varios trabajadores, esto va a tener como consecuencia directa en los trabajadores en un ahorro económico, puesto que, al reducir el consumo de combustible. Este dinero que ahorran los trabajadores lo van a poder destinar para otras situaciones.

-Mejoras para la sociedad: estas mejoras pueden ser, por ejemplo; reducción de las emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera, por el descenso de los

desplazamientos individuales, sustituidos por desplazamientos colectivos de los trabajadores, descenso de la congestión de tráfico (atascos), descenso de la siniestralidad

-Disminución de la contaminación acústica: ya que al promover la empresa el uso compartido del coche entre los trabajadores o ir en medios de transporte proporcionados por la empresa, como puede ser el ir en el autobús. Esto tiene como consecuencia directa, ayudar a que las personas descansemos mejor, al haber menos desplazamientos, sobre todo si vivimos en puntos céntricos de las ciudades o en los que hay una alta intensidad de vehículos.

Todos estos beneficios que hemos citado anteriormente, benefician sobre todo a los trabajadores, ya que la creación del Plan de Movilidad es en gran medida para que los trabajadores mejoren sus condiciones laborales, puedan optimizar sus recursos económicos (como puede ser el ahorro en combustible), puedan conciliar la vida laboral con la vida familiar. Estos beneficios también tienen su repercusión en la empresa, ya que, si los trabajadores tienen un buen ambiente laboral y van contentos a su puesto de trabajo, van a rendir más, siendo a la vez más productivos, por tanto, la empresa va a ver como se incrementa su producción, como disminuyen las bajas laborales, baja la rotación del personal, y los trabajadores tienen menos accidentes in itinere.

De la misma manera que sucedía en el apartado anterior, los beneficios fijados por parte de la empresa dentro del Plan de Movilidad, también tienen que estar en una constante evolución. La evolución de estos beneficios tiene que ser consensuada por parte de la empresa y por parte de los trabajadores, ya que, si no es de una forma consensuada, los objetivos que se modifiquen o que se añadan, no serán igual de eficaces⁶.

⁶ Véase **DGT**. *Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones*, 2021

3.1.5 SUPUESTO PRÁCTICO

En este Supuesto Práctico, vamos a hablar y analizar todos los riesgos o peligros que puede haber en el desplazamiento habitual de un trabajador, el cual lo realiza desde su domicilio particular, que, en este caso, el trabajador reside en el municipio de Laguna de Duero, hasta que llega al parking de Colon (Valladolid), que es donde deja el vehículo (coche), y luego va andando hasta llegar al lugar de trabajo. Cada desplazamiento que realiza el trabajador son unos 6-7 Kilómetros.

La **ruta** o itinerario habitual de este trabajador es la siguiente: el trabajador sale de su domicilio particular en torno a las 9:10 de la mañana. Coge la rotonda dirección Valladolid, incorporándose a la carretera Madrid. Atraviesa toda la carretera Madrid, sigue en dirección Arco de Ladrillo, hasta llegar al semáforo situado en frente de la entrada por la parte de la Calle Filipinos del Campo Grande. Una vez llegado a ese punto, el trabajador gira a la derecha metiéndose por la vía de servicio, y recorre unos 350-400 metros en línea recta hasta llegar a su lugar de aparcamiento, situada en el parking de Colon. En hacer este recorrido, el trabajador, tarda en torno a 15-20 minutos, dependiendo del tráfico que se encuentre en su desplazamiento. El trabajador, realiza este recorrido 4 veces al día, ya que tiene horario partido.

Una vez descrito el desplazamiento rutinario de este trabajador, vamos a analizar los riesgos o peligros con los que se encuentra el trabajador cada vez que realiza su desplazamiento.

Riesgos que sufre el trabajador en los de los desplazamientos:

1. El uso de los Intermitentes: un riesgo al que cada vez tiene que estar más atento el trabajador en sus desplazamientos, es al poco o inexistente uso de los intermitentes por parte de los demás conductores, al realizar estos mismos (LOS CONDUCTORES) un cambio de carril, o coger un desvío.

El no utilizar los intermitentes por parte de los conductores para realizar los cambios de carril o coger la desviación que necesitan, provoca en el trabajador una inseguridad en su conducción, puesto que el trabajador, al no ver el intermitente, no sabe que van hacer

los conductores que estén delante de él, si van a seguir rectos, si se van a desviar o que van a hacer realmente, de tal manera, que el trabajador, no puede anticiparse a los movimientos.

2. La condición de las vías de circulación: otro factor de riesgo para el trabajador, es la condición en que se encuentra actualmente las vías de circulación sobre las que realiza sus desplazamientos diarios.

Durante todo su trayecto, el trabajador se encuentra con numerosos baches y parcheados en la carretera, provocando un mayor desgaste de elementos esenciales como pueden ser; los neumáticos, la suspensión, el sistema de frenos del vehículo (coche), y, como consecuencia, al estar la carretera en un mal estado, todos estos elementos del coche van a sufrir un mayor desgaste, que si la carretera tuviera el adecuado mantenimiento y estuviera en buenas condiciones.

No hacer un mantenimiento periódico de las vías de circulación, implica aumentar las posibilidades de que los conductores puedan sufrir un siniestro, viéndose también involucrado por estas circunstancias, el trabajador, ya que también aumentan sus posibilidades de sufrir un accidente in itinere.

3. Los atascos: este es uno de los mayores riesgos que sufre el trabajador en sus desplazamientos, ya que, a este riesgo, se le adhieren otros riesgos, como pueden ser; las prisas de los demás conductores por llegar a su destino, la mala colocación de los conductores a la hora de hacer un cambio de sentido o colocarse en los carriles de circulación.

Durante el trayecto que hace el trabajador, se encuentra todas las mañanas con un gran atasco en la rotonda del Colegio San Agustín, puesto que a la hora a la que va el trabajador hacia su puesto de trabajo, es una hora punta de gran congestión de vehículos (coches, motos, camiones), que le provoca al trabajador un retraso de 10 minutos en su desplazamiento.

Este atasco se produce en gran parte por la mala colocación que hacen los conductores en los carriles de circulación, ya que, si se colocan a la derecha y van a cambiar de sentido, los vehículos que se encuentran en el carril izquierdo, no pueden continuar avanzando, porque si lo hicieran, provocarían un accidente.

Otro problema por el que se produce este atasco, es por el diseño de la rotonda, ya que, si un camión de una gran dimensión va a realizar un cambio de sentido, ocupa prácticamente el carril en su totalidad, provocando que no avancen los demás conductores, y a su vez, que el atasco se vaya haciendo un poco más grande.

4. Situación anímica de los conductores: con esto nos referimos a cómo se encuentran anímicamente los conductores, cuando cogen el vehículo y se ponen en marcha.

Los trabajadores pueden padecer estrés laboral, sufrir ansiedad por ver que no cumplen con los objetivos que les han marcado, por que estén viviendo situaciones personales delicadas y les afecte en su día a día. Todo esto afecta a la hora de conducir, reduciendo los reflejos de los conductores, y aumentando la posibilidad de sufrir accidentes.

Un conductor que sufra estrés en el trabajo, que vaya con prisas porque llega tarde a dejar a su hijo en el colegio o porque llega tarde a su puesto de trabajo, supone un riesgo grande para el trabajador en su desplazamiento, porque es más fácil que estos conductores sufran alguna distracción al volante al encontrarse más nerviosos por lo que no estarán tan atentos y concentrados a en la carretera, y pueden provocar accidentes como consecuencia del estado de ánimo en el que se encuentren, y, por tanto, tener un accidente in itinere.

5. La mala colocación en los carriles de circulación: otro factor de riesgo, es la mala colocación en los carriles por parte de los conductores a la hora de colocarse para poder girar o para coger las desviaciones. La mala colocación de los conductores, provoca

que los coches paren en seco su avance, para que no se produzca un accidente.

Esta mala colocación, no solo afecta al conductor que va detrás del coche que va a girar, sino también a los coches que están detrás de él, porque si estos no están lo suficientemente atentos a lo que hace el coche que tienen delante, pueden provocar un accidente por no estar lo suficientemente concentrados en lo que ocurre en la carretera.

Todos estos riesgos que acabamos de nombrar y analizar, son los que sufre este trabajador cada vez que se desplaza a su puesto de trabajo, y los cuales pueden ser causa más que suficiente, para que el trabajador sufra un accidente. Cobra más sentido si cabe, que el trabajador, durante el tiempo que dura su desplazamiento (en este caso es de 15 a 20 minutos dependiendo del tráfico que se encuentre) este súper atento y con los 5 sentidos puestos en la carretera, ya que, a la mínima distracción por parte del trabajador, podría desencadenar en el mismo final que hemos dicho con anterioridad.

Podemos afirmar sin error a equivocarnos, que siempre que el trabajador realiza su desplazamiento, hay una serie de riesgos ajenos a él y a su conducción, los cuales tiene que evitar diariamente para no sufrir accidentes, puesto que, tanto él, como a los demás conductores, se pueden ver afectados por tales riesgos, o más bien dicho, para que no se vea involucrado en un accidente totalmente ajeno a las decisiones de su conducción. Pero tampoco hay que olvidar las imprudencias⁷ que se cometen por parte del trabajador, como por ejemplo contestar WhatsApp, ponerse a mirar el móvil etc..

En resumen, todo lo que acabamos de exponer en este supuesto práctico, son vivencias personales de lo que le sucede y ve en su día a día el autor de este TFG, de camino a su puesto de trabajo. Estos peligros o riesgos que ve en la carretera a diario, mientras realiza sus desplazamientos a su puesto de trabajo, es el resultado de estar haciendo el trayecto que hemos descrito con

⁷ En este sentido, véase **COCAÑA ROSCO, J.F.** *La imprudencia con resultado de muerte y lesiones en los siniestros viales: aproximación jurídico-penal y criminalística*, Tesis Doctoral, UNED, 2020.

anterioridad 6 veces a la semana, desde noviembre de 2021 hasta el momento actual.

Por mi experiencia personal, me he dado cuenta de que, a nivel laboral, no se hace excesivo hincapié en la seguridad vial laboral. Incluso, pienso que los empresarios desconocen la realidad de los desplazamientos que hacemos cada día para ir o para volver del trabajo y cómo los hacemos. Por ello, sería preciso que estos aspectos se incluyeran de verdad, en la política preventiva de la empresa.

4. CONCLUSIONES

En este TFG, hemos ido estudiando los factores que desencadenan los accidentes in itinere, que sufren los trabajadores a la hora de acudir a su puesto de trabajo, a la vez que también, hemos estudiado cómo se pueden reducir dichos accidentes, con la creación por parte de la empresa de un Plan de Movilidad Sostenible, en el cual se recogen una serie de objetivos para que la tasa de siniestralidad de accidentes in itinere de los trabajadores sea menor, gracias a dicho Plan.

El empresario debe de integrar la seguridad vial laboral, en su política de prevención de riesgos laborales. No se deben de tomar medidas preventivas solamente en el momento en el que el trabajador comienza su actividad, sino también cuando este realiza desplazamientos, para ir o volver al trabajo. Los Planes de Movilidad son un medio para incluir estas medidas.

Hemos expuesto y explicado un caso práctico de la vida real, en el que se recogen todos los peligros o todos los riesgos que puede padecer un trabajador en su día a día, a la hora de realizar sus desplazamientos para ir de su domicilio habitual a su lugar de trabajo y viceversa. Los peligros descritos son los más habituales con los que se encuentra el trabajador, y son en los que todos los conductores deberíamos mejorar (incluyéndome a mi), para que haya una conducción más segura para todos, se reduzcan los accidentes, y la tasa de siniestralidad laboral también se vea reducida.

Si los conductores somos capaces de concienciarnos, y mejorar en estos aspectos, habremos progresado como sociedad. Pero también, será preciso, que las empresas integren la seguridad vial laboral en su política preventiva y adopten todas las medidas precisas. Una buena evaluación de riesgos, incluida en el Plan de Movilidad, a la que acompañen buenas medidas preventivas, evitarán muchos accidentes.

En este trabajo hemos puesto de manifiesto que los accidentes in itinere, que sufren los trabajadores de su domicilio habitual a su centro de trabajo, suponen un gran contratiempo para las empresas, debido a la alta tasa de siniestralidad que hay en los mismos.

Muchos de estos siniestros tienen que ver con pequeñas distracciones o conductas imprudentes por parte de los trabajadores, cuando están conduciendo su vehículo (por ejemplo, coger el móvil, poner el GPS, etc.), pero también estos accidentes pueden producirse por un mal acondicionamiento de las vías de circulación, ya que, si están en malas condiciones, aumenta la posibilidad de que los trabajadores sufran un siniestro.

Los empresarios tienen que inculcar entre sus trabajadores y trabajadoras, el uso de otros medios de transporte a la hora de ir al centro de trabajo. Esos otros medios pueden ser autobuses colectivos de trabajadores, fomentar el uso de bicicletas, ir caminando (siempre y cuando la distancia no sea excesiva al lugar del trabajo), compartiendo varios trabajadores el mismo vehículo (coche). Esto contribuiría a que se emitieran menos gases nocivos tanto para la atmosfera, mejorando así el medioambiente.

Las empresas que apuesten por un Plan de Movilidad, van a ver como gracias a los beneficios que se recogen en el mismo, van a ir evolucionando y reduciendo la tasa de siniestralidad de sus trabajadores, mientras que las empresas que no realicen un Plan de Movilidad, seguirán teniendo los mismos problemas que hemos detectado en este TFG, y no irán evolucionando hacia una mejoría para sus trabajadores. Un trabajador que no sufra estrés por el trabajo ni esté agobiado, va a rendir más que un trabajador que padezca estos síntomas, al mismo tiempo que si el mismo trabajador, está contento porque

puede conciliar la vida laboral con la vida familiar, que a menudo es bastante difícil, también va a estar más concentrado en su jornada laboral.

En definitiva, no solo es importante implementar un Plan de Movilidad Sostenible, por parte de la dirección de la empresa, con el objetivo de reducir la tasa de siniestralidad entre sus trabajadores, sino que también es muy importante que los trabajadores pongan de su parte y cumplan con los objetivos marcados. Es preciso que los trabajadores se conciencien de que, cumpliendo con los objetivos pautados en el Plan de Movilidad, la tasa de siniestralidad, va a sufrir un descenso, y al mismo tiempo, los trabajadores van a ir más contentos y van a estar más motivados en su trabajo.

Como hemos podido comprobar, hay que hacer una importante inversión en todas las vías de comunicación por parte de las autoridades, bien sea por parte del Gobierno Central o por parte del Gobierno de cada Comunidad Autónoma, ya que el estado de las mismas, juega un papel importante a la hora de poder sufrir o no un accidente de tráfico. Por lo tanto, un buen estado y mantenimiento de las vías de circulación (en nuestro caso en concreto las carreteras) hace que se reduzca la tasa de siniestralidad de los trabajadores en sus desplazamientos cotidianos.

Además, es preciso cumplir la legislación de Seguridad Vial en todo momento, y que las empresas faciliten formación y medios para evitar que los trabajadores se lesionen o pierdan su vida en los trayectos de ida y vuelta al trabajo.

Por otro lado, el teletrabajo, que ha llegado para quedarse y que se ha implantado en los sectores público y privado, supone evitar muchos desplazamientos, lo que contribuye y contribuirá, sin duda a que descendan las cifras de accidentes viales laborales.

Además, será preciso, que la Administraciones Públicas, ayuden a las PYMES, para que dispongan de los medios necesarios para aprobar e implantar este tipo de Planes.

5.LEGISLACIÓN

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, BOE núm. 269, de 10 de noviembre de 1995

-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. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015

6.BIBLIOGRAFÍA

- ❖ **BESATRÉN BELLOVI, M.** NTP 1092. *Coste-beneficio de la prevención de riesgos laborales viarios (I)*, INSHT, 2017
- ❖ **CEA.** *Plan de movilidad empresas* <https://www.iso-39001.es/plan-movilidad>.
- ❖ **COCAÑA ROSCO, J.F.** *La imprudencia con resultado de muerte y lesiones en los siniestros viales: aproximación jurídico-penal y criminalística*, Tesis Doctoral, UNED, 2020.
- ❖ **DGT.** *Análisis de los planes de movilidad segura en las empresas y otras instituciones*, 2021
- ❖ **FUNDACION MOVILIDAD** *Guía de Movilidad Sostenible para la Empresa Responsable, Papeles de Movilidad mayo 2009*, <https://empresarias.camara.es/estaticos/upload/0/003/3312.pdf>
- ❖ **GARCIA GARCIA, R.** *La prevención de accidentes laborales de tráfico: alcance de la responsabilidad empresarial*, Tesis Doctoral, Universidad Católica de Murcia, 2015.
- ❖ **ISTAS** *Plan de Movilidad Sostenible. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*, 2010
- ❖ **LLAMAZARES ROBLES, J.** *La seguridad vial laboral. La influencia de los accidentes de tráfico en el entorno laboral*, Tesis Doctoral, Universidad de Valencia, 2019.
- ❖ **TRAFICOAYUDA.** *Accidente in itinere*, 3 de febrero 2022, <https://traficoayuda.es/accidente-in-itinere/> .

