

20
25



ACTUACIONES ESPECÍFICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL LABORAL

CONVENIO ESPECÍFICO ENTRE LA COMUNIDAD DE MADRID (INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO - IRSST) Y LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE MADRID (AECOM) PARA LA REALIZACIÓN DURANTE 2025 DE ACCIONES INCLUIDAS EN EL VII PLAN DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2025-2028

CON LA FINANCIACIÓN
DE LA COMUNIDAD DE MADRID



**Comunidad
de Madrid**

AECOM
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS
DE LA CONSTRUCCIÓN
DE MADRID

Índice

* En este documento, el género masculino se utiliza de forma genérica para incluir a todas las personas, sin distinción de género.



1. INTRODUCCIÓN



El VII Plan Director de Riesgos Laborales 2025-2028 tiene como objetivo la reducción de la siniestralidad laboral, en atención al *artículo 40.2 de la Constitución Española y el artículo 5 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales*, instrumentando políticas públicas dirigidas a elevar el nivel de protección de la seguridad y la salud en el trabajo.

Las medidas en materia de Prevención de Riesgos Laborales que figuran en el VII Plan Director constituyen el Plan Estratégico a desarrollar para alcanzar la consecución de sus objetivos finales; por un lado, conseguir una reducción constante y significativa de la siniestralidad laboral, y por otro, lograr la mejora continua y progresiva de las condiciones de seguridad y salud en los trabajadores, contemplando la gestión de diversas líneas de actuación entre las que cabe señalar la suscripción de convenios de colaboración con los agentes sociales firmantes del referido VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales.

Esta colaboración y apoyo está previsto en diversos ejes del VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid, articulándose a través del eje 6 “Mejorar la eficacia de las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales y fortalecer el papel de los interlocutores sociales”.

De esta forma se firma un Convenio Específico de colaboración entre la Comunidad de Madrid (Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo - IRSST) y la Asociación de Empresas de la Construcción de Madrid - AECOM, para la realización durante 2025, de las acciones incluidas en el VII Plan Director, dentro del sector de la construcción.

El objeto de este Convenio Específico es apoyar las actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales que desarrolla AECOM, en orden a impulsar una prevención de riesgos laborales más práctica y adaptada a la realidad de las empresas y los trabajadores del sector de la construcción.

Con ello se pretende llevar a cabo un mayor acercamiento de la prevención de riesgos laborales a todos los estamentos y contribuir a un mayor desarrollo de la cultura preventiva, a través de los Ejes y las medidas señaladas en el VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2025-2028.

En el marco del convenio específico entre la Comunidad de Madrid (IRSST) y AECOM para la concesión de una subvención directa para la realización durante 2025 de acciones incluidas en el VII Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid, se ha llevado a cabo una actuación específica de asesoramiento sobre seguridad vial laboral.



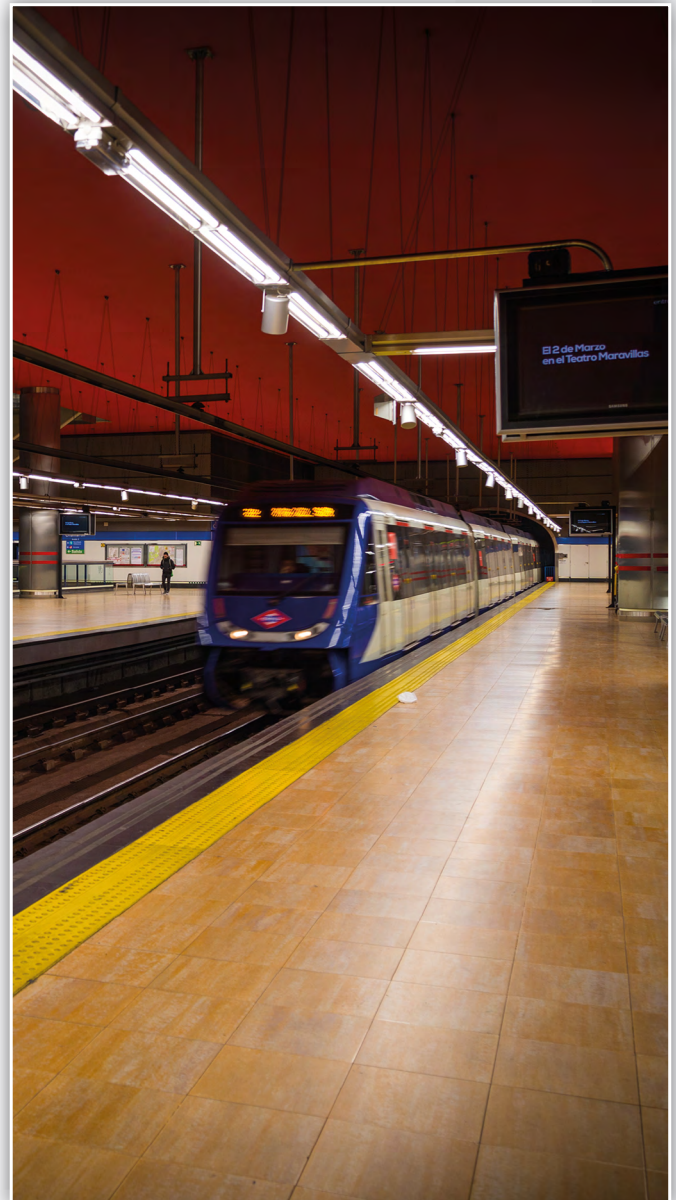
2. DESARROLLO

Como se ha indicado anteriormente, dentro del marco del convenio específico entre la Comunidad de Madrid (IRSST) y AECOM, se llevan a cabo actuaciones de asesoramiento en materia de prevención de riesgos laborales, en este caso es una actuación específica de asesoramiento sobre seguridad vial laboral, dirigidas a PYMES, microempresas y trabajadores autónomos, que desarrollan su actividad en las obras de construcción.

La seguridad vial en lo que respecta a la prevención de riesgos laborales, es el conjunto de medidas preventivas y políticas, protocolos o procedimientos para reducir los accidentes en los desplazamientos tanto *in itinere*, que son aquellos que se producen en la ida y vuelta al centro de trabajo como los accidentes en misión, que son aquellos que se producen durante la jornada laboral.

Existen ciertos componentes para reducir estos accidentes relacionados con la seguridad vial:

- Evaluación de riesgos laborales, donde se analizan los riesgos específicos en los desplazamientos, incluyendo rutas seguras, condiciones laborales y factores de peligro.
- Medidas preventivas como planificación de rutas seguras, mantenimiento de vehículos, etc.
- Información y formación a los trabajadores sobre una conducción segura y concienciación sobre los peligros viales.
- Protocolos y análisis de incidentes.



2.1. OBJETIVO DE LA ACTUACIÓN

En el sector de la construcción son muy frecuentes los desplazamientos de largo recorrido, antes y después de la jornada laboral. Estos accidentes se producen debido a diferentes factores como:

- Factor vehículo, que incluye el mantenimiento adecuado del vehículo y de los elementos de seguridad activa, como son el alumbrado de vehículo, frenos, neumáticos, ABS, etc. Y de la seguridad pasiva, relacionada como el cinturón de seguridad, casco, airbag, etc.
- Organización de trabajo, que se refiere a las condiciones en las que se realiza el trabajo y que puede afectar a la conducción, como horarios, ritmo de trabajo, plazos de entrega de una obra, etc.
- Factores de vías y entornos, en lo referente las características de la vía de circulación (señalización, mantenimiento, etc.) y de las circunstancias climatológicas (viento, lluvia, nieve, etc.).
- Factor humano, que son los comportamientos y actitudes de los trabajadores en el proceso de conducción, como la utilización de dispositivos electrónicos, sueño, fatiga física y mental, etc.

El objetivo de esta actuación de asesoramiento específico, es concienciar a los trabajadores sobre el riesgo vial a que se exponen en los desplazamientos a consecuencia de su actividad laboral e informar sobre las medidas preventivas para evitar o reducir las posibilidades de sufrir un accidente in itinere o in misión.

2.2. ELABORACIÓN DE LA ACTUACIÓN

Para la realización de esta actuación se ha utilizado un cuestionario para cada centro de trabajo, en el que han registrado el número de trabajadores que deben desplazarse a consecuencia del trabajo, en caso de que los hubiera y las circunstancias de tales desplazamientos. A través de los distintos ítems se han analizado las condiciones de seguridad en los desplazamientos y la percepción del trabajador de las situaciones de riesgos durante los mismos.

Se ha utilizado una lista de comprobación, para chequear los ítems relacionados con la seguridad vial laboral, señalando como “cumplimiento” (SI) aquellas situaciones consideradas como correctas, “incumplimientos” (NO) que han sido identificados, “no procede” (NP) y “desconoce” (DES) cuando no han sabido contestar a la pregunta con una afirmación o negación.

A continuación, se muestra el modelo de la lista de comprobación cumplimentado en las visitas:

AECOM		VII PLAN DIRECTOR					Comunidad de Madrid	
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE MADRID		SEGURIDAD VIAL LABORAL (123)					Comunidad de Madrid	
Código/Referencia: CONS_A3_				Apertura centro trabajo:				
Fecha:		Centro de trabajo/Dirección:						
Municipio:						Código postal:		
Obra	Tipo:	Obra civil	Edificación	Acondicionamiento/Reforma	Rehabilitación/Mejora	nº	subcontratas	
	Fase:	Demolición	Mov.Tierras/Excavación	Estructura	Cerramiento/Tabiquería		autónomos	
Razón social:		CIF:			Teléfono:			
CONTRATISTA	Correo electrónico:							
	Domicilio social:				Tamaño empresa:		t. en obra	
	0	1-9	10-49	50-199	200-249			
	C.P.:	Municipio:		Provincia:				
Razón social:		CIF:			Teléfono:			
EMPRESA/AUTÓNOMO	Correo electrónico:							
	Domicilio social:				Tamaño empresa:		t. en obra	
	0	1-9	10-49	50-199	200-249			
	C.P.:	Municipio:		Provincia:				
(*) OBSERVACIONES ESPECÍFICAS REALIZADAS DURANTE LA VISITA:								
(*) incluir en informe específico								

"Los datos personales recopilados en el presente documento serán tratados por la Asociación de Empresas de la Construcción de Madrid (AECOM) conforme al Reglamento Europeo (UE) 2016/679 de Protección de Datos, y la ley orgánica 3/2018 de Protección de datos personales, con la finalidad de justificar las actuaciones de asesoramiento en las que usted ha participado, así como efectuar los cálculos estadísticos necesarios para la evaluación de impacto de las mismas, de acuerdo a lo estipulado en el Convenio suscrito con el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST) para los ejercicios 2025-2026, en materia de prevención de riesgos laborales. Los datos se conservarán durante el tiempo necesario para cumplir con las obligaciones legales que marca la Ley de Subvenciones, y serán cedidos al IRSST, dentro de la finalidad de justificación administrativa de las actuaciones realizadas. Para obtener información adicional sobre la política de privacidad y protección de datos de AECOM visite nuestra página web www.aecom.es. Puede ejercitar los derechos reconocidos en la legislación de protección de datos (acceso, rectificación, supresión, oposición, etc.) en la dirección de correo electrónico secretaria@aecom.es".

Ilustración 1

VII PLAN DIRECTOR SEGURIDAD VIAL LABORAL (123)

Código/Referencia: CONS_A3_

Fecha:

SEGURIDAD VIAL LABORAL (SVL) (*)

1. Principal medio de transporte utilizado para acceder al centro de trabajo.	vehículo motor	transporte público	a pie	otro
2. Si el vehículo es a motor. ¿Quién es el propietario?	particular	empresa	otro	NP
3. ¿Se efectúan desplazamientos laborales fuera del centro de trabajo durante la jornada laboral?	SI	NO	NP	DES
4. ¿Cómo se realizan los desplazamientos en misión?	vehículo propio	vehículo empresa	otro	NP
5. Conocimiento por parte de empresario/trabajadores de que son accidentes in itinere y en misión.	SI	NO	NP	DES
6. ¿Dispone la empresa de un Plan de Movilidad?	SI	NO	NP	DES
7. ¿La empresa proporciona información/formación en SVL a los trabajadores?	SI	NO	NP	DES
8. ¿Se considera la SVL como un riesgo laboral (trabajador/empresa)?	SI	NO	NP	DES
9. ¿Existe alguna política/protocolo/procedimiento relacionado con la SVL?	SI	NO	NP	DES
10. ¿La documentación PRL ⁽¹⁾ de la obra incorpora riesgos/medidas preventivas sobre SVL?	SI	NO	NP	DES
11. ¿Se realizan las inspecciones periódicas obligatorias a los vehículos de la empresa (ITV)?	SI	NO	NP	DES
12. ¿Los vehículos utilizados para el trabajo reciben mantenimiento preventivo de manera regular?	SI	NO	NP	DES
13. Vehículos con elementos de seguridad obligatorios (chaleco reflectante, triángulos, extintor, etc.)	SI	NO	NP	DES
14. ¿Se verifica el estado de los neumáticos, frenos, luces, etc. de los vehículos?	SI	NO	NP	DES
15. ¿Se respetan los límites de velocidad en zonas de obra y en los desplazamientos (tránsito)?	SI	NO	NP	DES
16. ¿Se utilizan de manera segura y correcta el teléfono móvil, navegador GPS, etc. al conducir?	SI	NO	NP	DES
17. ¿Conductor y pasajeros utilizan siempre el cinturón de seguridad en los desplazamientos?	SI	NO	NP	DES
18. ¿Se comunican los incidentes viales ocurridos (in itinere/en misión)?	SI	NO	NP	DES
19. ¿Se llevan registros sobre los incidentes viales ocurridos para analizar tendencias y riesgos?	SI	NO	NP	DES
20. ¿Se planifican los trayectos de trabajo para minimizar riesgos y evitar rutas peligrosas?	SI	NO	NP	DES
21. ¿Se prioriza la seguridad vial sobre la rapidez en la ejecución y finalización de los trabajos? ("prisas")	SI	NO	NP	DES
22. ¿Los trabajadores reciben sanciones si incumplen las normas de seguridad vial?	SI	NO	NP	DES
23. ¿Empresa fomenta buenas prácticas de conducción segura mediante incentivos o reconocimientos?	SI	NO	NP	DES

⁽¹⁾ Documentación PRL: Plan de Seguridad y Salud/Evaluación de Riesgos Específica
otro: Si se marca escribir cual.

DES: Desconoce
NP: No Procede

(*) Los datos reflejados representan las respuestas mayoritarias obtenidas de los trabajadores/empresa del centro de trabajo.

Ilustración 2

Por último, con los datos recogidos en la mencionada lista de comprobación, el técnico elabora un informe específico que se remite por correo electrónico, tanto a la empresa o trabajador autónomo asesorado, como a la contrata principal, en caso de no ser el mismo, que incluye:

- Las deficiencias detectadas.
- Las medidas de corrección específicas a adoptar.
- Propuestas de mejora que puedan llevarse a cabo.

Una vez finalizada la visita de asesoramiento, el técnico registra el resultado de la misma en una base de datos informática, creada a tal efecto para dicha actuación. Para ello, utilizará el cuestionario con los datos recabados para cada ítem. Posteriormente, de dicha base, se extraen los datos estadísticos para elaborar la presente memoria de resultados.

En caso necesario, se recomienda que la empresa acuda a su modalidad preventiva y se indica en el informe que tiene carácter de recomendación y que no constituye el conjunto de obligaciones establecidas para la empresa, en la *Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales* y la normativa que la desarrolla.

Para la realización de esta actuación específica sobre seguridad vial laboral en obra de construcción, se han visitado **323 centros de trabajos**, cuya distribución territorial se indica a continuación, en la tabla 1:

MUNICIPIO	Nº VISITAS
ALCALÁ DE HENARES	8
ALCOBENDAS	11
ALCORCÓN	2
ALGETE	9
ARANJUEZ	8
BOADILLA DEL MONTE	8
COBEÑA	2
COLLADO VILLALBA	1
COLMENAR VIEJO	1
COSLADA	10
GETAFE	3
HUMANES DE MADRID	4
LEGANÉS	3

MUNICIPIO	Nº VISITAS
MADRID	213
MECO	2
PINTO	3
POZUELO DE ALARCÓN	1
ROZAS DE MADRID (LAS)	2
SAN FERNANDO DE HENARES	2
SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS	2
SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES	11
TORRELODONES	1
VALDEMORO	8
VILLALBILLA	8
TOTAL GENERAL	323

Tabla 1

Esta actuación va dirigida principalmente a PYMES (<250 trabajadores), microempresas (<10 trabajadores) y trabajadores autónomos que desarrollen su actividad en obras de construcción.

En los **323 centros de trabajo** visitados, donde se ha realizado el asesoramiento específico sobre seguridad vial laboral, se ha diferenciado a las empresas tanto por tamaño (gráfico 1) como por tipo de empresa (gráfico 2).

El gráfico 1 muestra el número de empresas visitadas según su tamaño, diferenciando:

- Microempresa de 1 a 9 trabajadores: **133 centros de trabajo**.
- Pequeña empresa de 10 a 49 trabajadores: **167 centros de trabajo**.
- Mediana empresa de 50 a 199 trabajadores: **21 centros de trabajo**.
- Mediana empresa de 200 a 250 trabajadores: **2 centros de trabajo**.

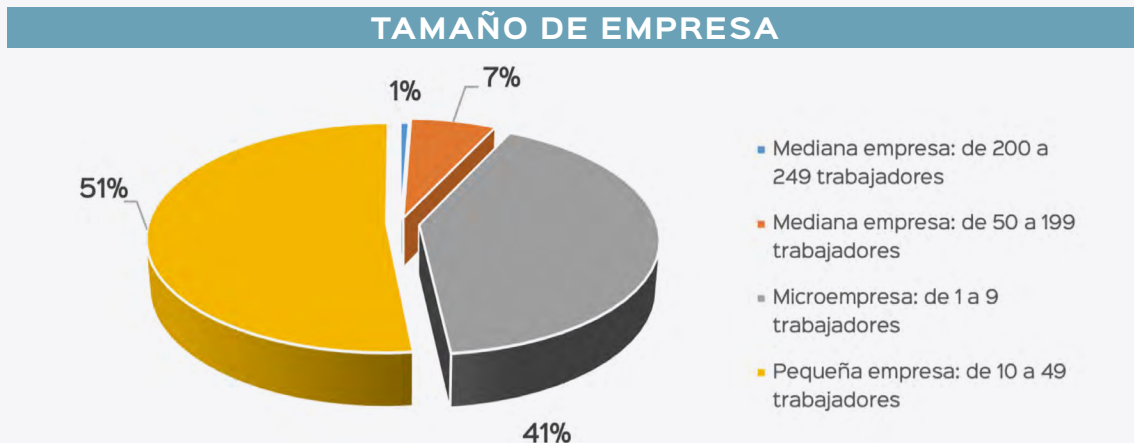


Gráfico 1

El reparto por tipo de empresa queda de la siguiente manera:

- Contratas principales: 282 centros de trabajo.
- Subcontratas: 41 centros de trabajo.

En los centros de trabajo visitados, se ha identificado la tipología de la obra y la fase en que se encontraba la obra.

Como tipología de obra se han identificado los siguientes tipos, cuyos resultados se muestran en el gráfico 2:

- Acondicionamiento/reforma en locales para diferentes usos, viviendas unifamiliares, etc. **(77 centros de trabajo)**.
- Edificación de obra nueva **(94 centros de trabajo)**.
- Obra civil de acometidas y canalizaciones, obras en vía pública, etc. **(4 centros de trabajo)**.
- Rehabilitación/mejora de fachadas de edificios, rehabilitaciones integrales de edificios, instalación de ascensores en comunidad de propietarios, eliminación de barreras arquitectónicas en comunidad de propietarios, etc. **(148 centros de trabajo)**.

TIPO DE OBRA

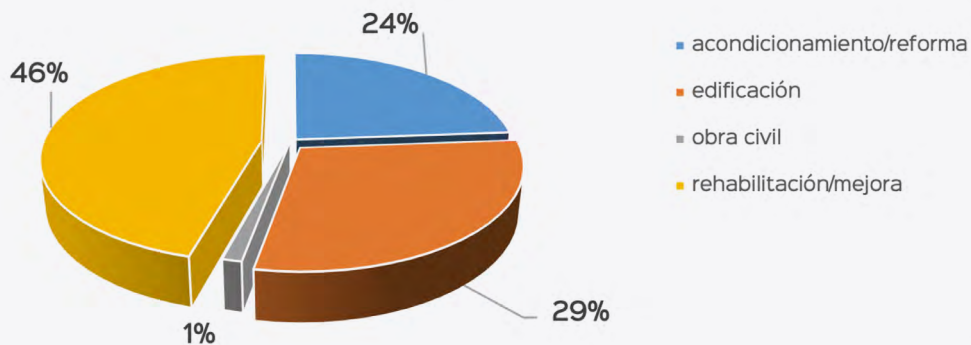


Gráfico 2

En el gráfico 3 se muestran los resultados en relación a la fase en que se encontraba la obra:

- Cerramiento/tabiquería: en esta fase se cierra la estructura mediante ladrillo u otras técnicas, tanto desde el interior de la estructura como desde el exterior, como por ejemplo tabiquería interior mediante la instalación de placa de yeso laminado. **(164 centros de trabajo)**.
- Demolición: se deshace la estructura mediante medios mecánicos o manuales. **(6 centros de trabajo)**.
- Estructura: montaje y desmontaje de estructuras de hormigón o metálicas en edificios, etc. **(46 centros de trabajo)**.
- Instalaciones: instalación de elementos eléctricos, de fontanería, instalación de aire acondicionado, etc. **(99 centros de trabajo)**.
- Movimiento de tierra/excavación: fase de adecuación del terreno, con desmontes y vaciados, zanjas, taludes, etc. **(8 centros de trabajo)**.

FASE DE OBRA

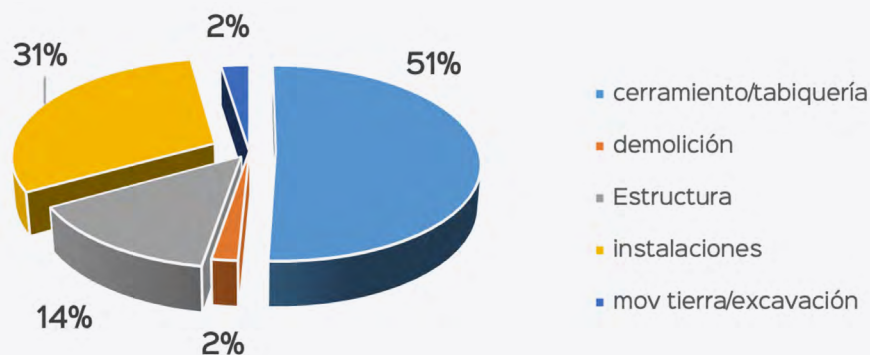


Gráfico 3

En lo referente a la **Comunicación de Apertura de Centro de Trabajo**, el Real Decreto 337/2010, de 19 de marzo, por el que se modifican el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención; el Real Decreto 1109/2007, de 24 de agosto, por el que se desarrolla la Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el sector de la construcción y el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción establece en el artículo 3:

Artículo tercero. Modificación del Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción. Único. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 19, en los siguientes términos:

“1. La comunicación de apertura del centro de trabajo a la autoridad laboral competente deberá ser previa al comienzo de los trabajos y se presentará únicamente por los empresarios que tengan la consideración de contratistas de acuerdo con lo dispuesto en este real decreto. La comunicación de apertura incluirá el plan de seguridad y salud al que se refiere el artículo 7 del presente real decreto.

...

La **Orden TIN/1071/2010**, de 27 de abril, sobre los requisitos y datos que deben reunir las comunicaciones de apertura o de reanudación de actividades en los centros de trabajo, establece en el artículo 2, punto 2 que:

...

“2. En las obras de construcción incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción, la comunicación de apertura del centro de trabajo deberá ser previa al comienzo de los trabajos, deberá exponerse en la obra en lugar visible, se mantendrá permanentemente actualizada en el caso de que se produzcan cambios no identificados inicialmente y se efectuará únicamente por los empresarios que tengan la condición de contratistas conforme al indicado Real Decreto. A tal efecto el promotor deberá facilitar a los contratistas los datos que sean necesarios para el cumplimiento de dicha obligación.

...

Por lo que, en los centros de trabajo visitados, se ha solicitado la comunicación de apertura de centro de trabajo, identificándose los siguientes resultados mostrados en el gráfico 4:

COMUNICACIÓN DE APERTURA CENTRO DE TRABAJO

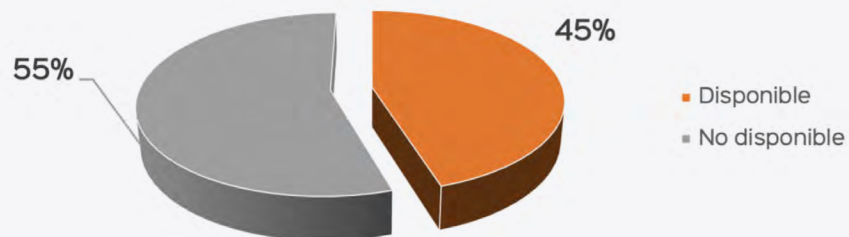


Gráfico 4

La actuación específica de Seguridad Vial Laboral, a partir de ahora (SVL), ha llegado a un total de 1.077 trabajadores en obra.



3. RESULTADOS OBTENIDOS Y ANÁLISIS DE LOS DATOS



A continuación, se recogerán los resultados más significativos obtenidos en las visitas realizadas a los 323 centros de trabajo respecto a la actuación de seguridad vial laboral.

- El principal medio de transporte utilizado para acceder al centro de trabajo (ítem 1) es la utilización de vehículo a motor, 211 centros de trabajo, seguido del uso de transporte público, 108 centros de trabajo.

De los 211 centros de trabajo, donde se utiliza para los desplazamientos viales un vehículo a motor, más de la mitad de estos son propiedad de pequeñas empresas (ítem 2).

PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE

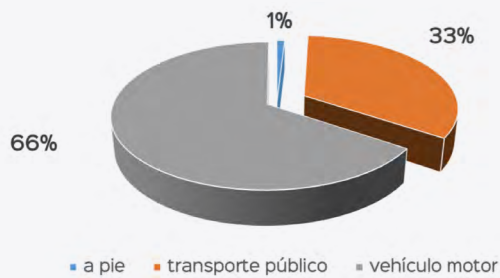


Gráfico 5

PROPIETARIO

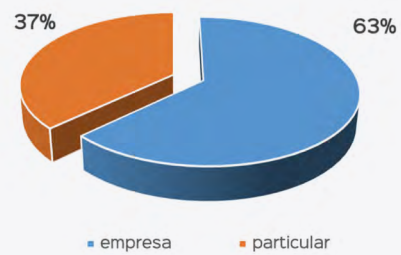


Gráfico 6



- Al consultar a los responsables de obra sobre la realización de desplazamientos laborales fuera del centro de trabajo durante la jornada laboral (ítem 3), la mayoría indicó que no los efectúan. Sin embargo, en 189 de los centros de trabajo visitados se informó que sí se realizan dichos desplazamientos, utilizándose para ello vehículos propiedad de la empresa (ítem 4).

En siete de los centros de trabajo visitados se señaló que los desplazamientos fuera del centro durante la jornada laboral se realizan para la compra de materiales, efectuándose estos traslados a pie.

DESPLAZAMIENTO LABORAL FUERA DEL CENTRO DE TRABAJO

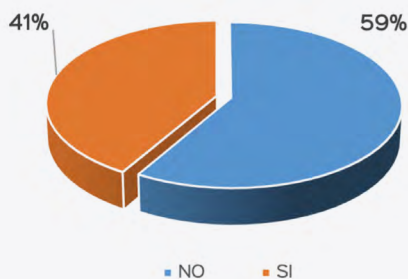


Gráfico 7

CÓMO SE REALIZAN LOS DESPLAZAMIENTOS IN MISIÓN

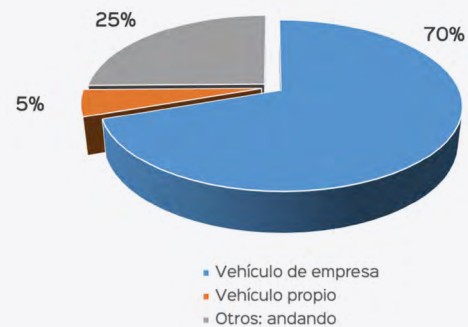


Gráfico 8

- Un aspecto fundamental es el conocimiento, por parte de empresarios y trabajadores, de lo que constituyen los accidentes **in itinere** y **en misión** (ítem 5). Cabe destacar que, de los 323 centros de trabajo visitados, más de la mitad comunicaron tener conocimiento de este tipo de accidentes, mientras que 23 centros desconocían su significado y 88 centros indicaron no estar familiarizados con estos riesgos.

CONOCIMIENTO ACCIDENTES IN ITINERE Y EN MISIÓN

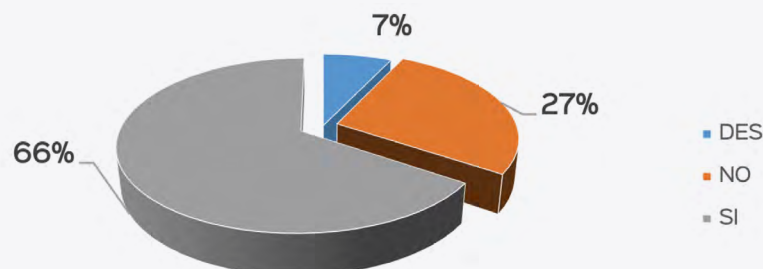


Gráfico 9

- Al consultar sobre la existencia de un **Plan de Movilidad** (ítem 6), se observó que en más de la mitad de los centros visitados se indicó que la empresa no disponía de dicho plan, frente a 29 centros que confirmaron su existencia. El resto de los centros visitados comunicó desconocer si la empresa contaba con un Plan de Movilidad.

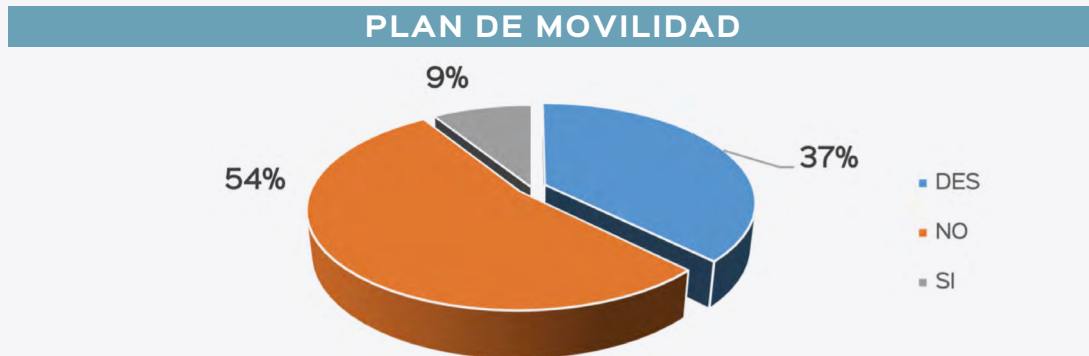


Gráfico 10

- Posteriormente, se les consulto a los responsables de la obra, si les había proporcionado la empresa información/formación acerca de la SVL (ítem 7), a lo que en 249 centros de trabajo indicaron que no, frente a 74 que indicaron que sí.

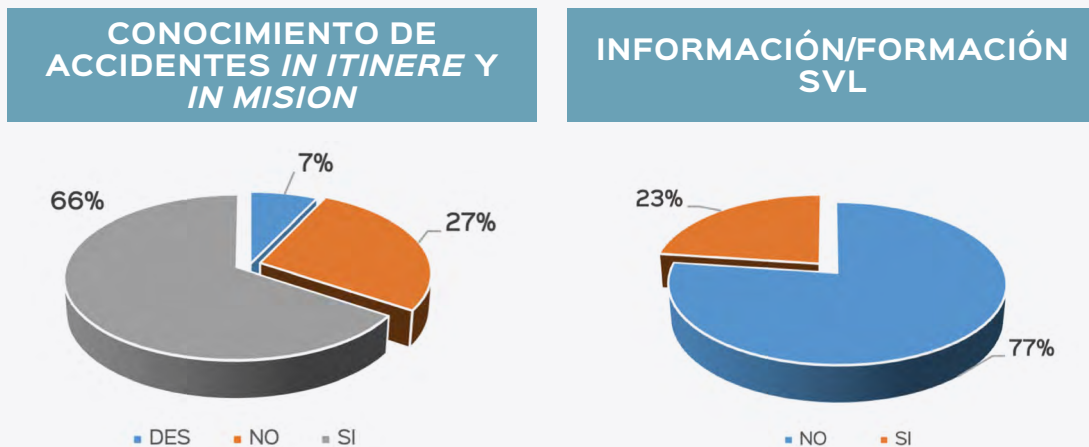


Gráfico 11

Gráfico 12

- En el siguiente gráfico se analizan los ítems, relacionados con la gestión preventiva de la empresa respecto a la SVL, que son:

8. ¿Se considera la SVL como un riesgo laboral (trabajador/empresa)?

9. ¿Existe alguna política/protocolo/procedimiento relacionado con la SVL?

10. ¿La documentación PRL(1) de la obra incorpora riesgos/medidas preventivas sobre SVL?



Gráfico 13

Respecto a estos tres ítems, destacar que la mayoría de la documentación de PRL que se ha comprobado en la obra, no incorporaba riesgos/medidas respecto a SVL y tampoco existen políticas/procedimientos/protocolos relacionados con este aspecto.



- A continuación, se indican los resultados obtenidos relacionados con el factor vehículo, donde se ha consultado en los 211 centros de trabajo donde se utiliza como medio de transporte el vehículo:

11. ¿Se realizan las inspecciones periódicas obligatorias a los vehículos de la empresa (ITV)?
12. ¿Los vehículos utilizados para el trabajo reciben mantenimiento preventivo de manera regular?
13. Vehículos con elementos de seguridad obligatorios (chaleco reflectante, triángulos, extintor, etc.)
14. ¿Se verifica el estado de los neumáticos, frenos, luces, etc. de los vehículos?

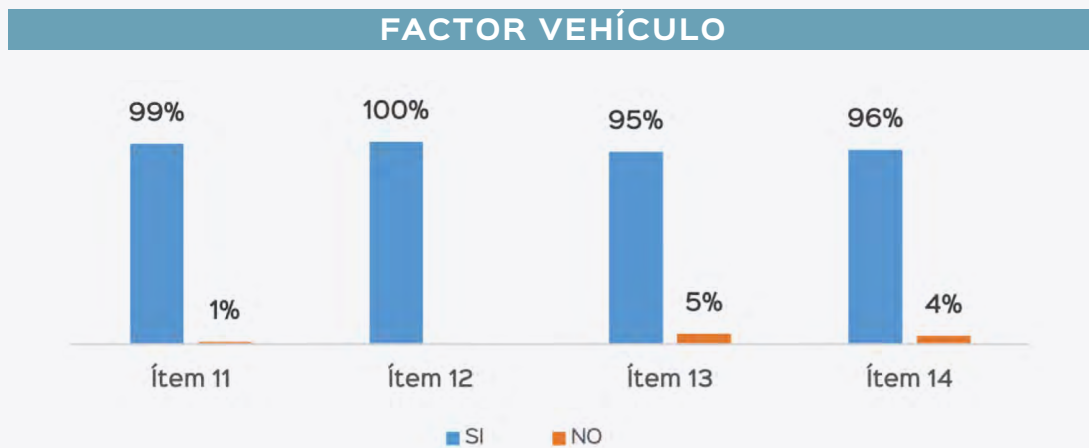


Gráfico 14

En estos ítems, como se puede observar en el gráfico, se registra un porcentaje mínimo de incumplimientos. En los dos centros de trabajo donde no se realiza la ITV, se indicó que los vehículos son propiedad de la empresa.

De los 211 centros de trabajo en los que se utiliza vehículo a motor, en ocho se informó al técnico de prevención de AECOM que no se verificaba el estado de neumáticos, frenos y otros elementos básicos; siete de estos vehículos eran particulares y uno era de empresa.

En lo que respecta a los elementos de seguridad obligatorios que deben portar los vehículos, en once centros de trabajo se comunicó que no se disponía de todos ellos, careciendo todos ellos de extintor.

- En el siguiente gráfico, se analizan los resultados relacionados con el factor humano:
 - 15. ¿Se respetan los límites de velocidad en zonas de obra y en los desplazamientos (tránsito)?
 - 16. ¿Se utilizan de manera segura y correcta el teléfono móvil, navegador GPS, etc. al conducir?
 - 17. ¿Conductor y pasajeros utilizan siempre el cinturón de seguridad en los desplazamientos?

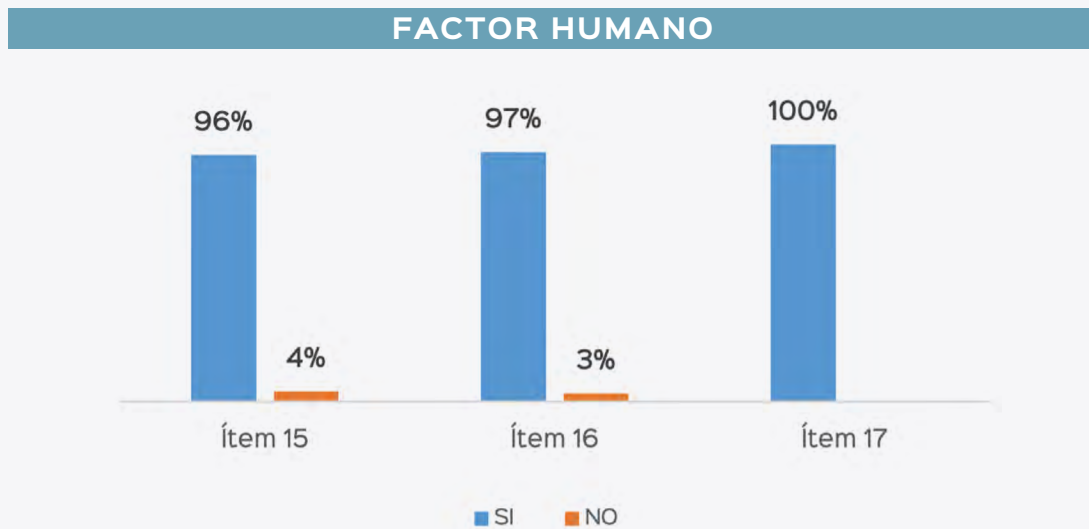


Gráfico 15

Respecto a las respuestas que se han obtenido, destacar que el porcentaje de incumplimientos es en total de los tres ítems un 7% que corresponde a vehículos particulares.

- Posteriormente, se han analizado los ítems relacionados con la organización del trabajo:

18. ¿Se comunican los incidentes viales ocurridos (in itinere/en misión)?

19. ¿Se llevan registros sobre los incidentes viales ocurridos para analizar tendencias y riesgos?

20. ¿Se planifican los trayectos de trabajo para minimizar riesgos y evitar rutas peligrosas?

21. ¿Se prioriza la seguridad vial sobre la rapidez en la ejecución y finalización de los trabajos? (“prisas”)

22. ¿Los trabajadores reciben sanciones si incumplen las normas de seguridad vial?

23. ¿Empresa fomenta buenas prácticas de conducción segura mediante incentivos o reconocimientos?

FACTOR ORGANIZACIÓN DE TRABAJO

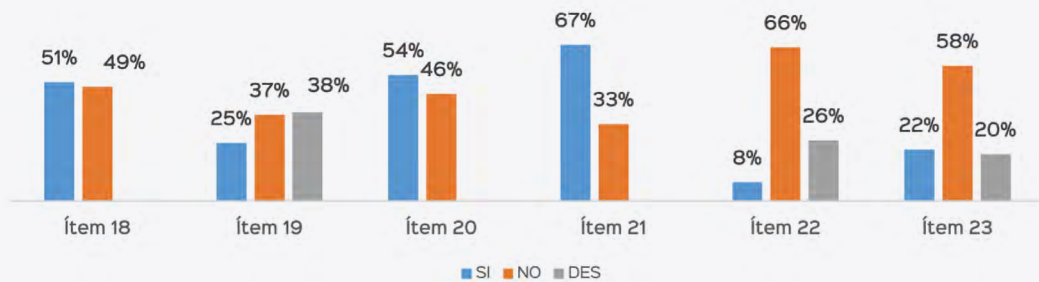


Gráfico 16

De los 323 centros de trabajo analizados, en 158 el responsable de obra indicó que no se comunicaban los incidentes viales.

En cuestiones relacionadas con la gestión empresarial, como la llevanza de registros (ítem 19), la recepción de sanciones ante incumplimiento de normas de seguridad (ítem 22) y la promoción de buenas prácticas de conducción segura mediante incentivos (ítem 23), se observó que, aunque el porcentaje de incidencia no es elevado, los responsables de obra desconocían esta información.

En lo que respecta a la planificación de trayectos para minimizar y evitar riesgos (ítem 20), se identificó que en 149 centros la empresa no planifica los trayectos laborales, y en 108 no se prioriza la Seguridad Vial Laboral por encima de la rapidez o la finalización de los trabajos.



4. CONCLUSIONES



El sector de la construcción se caracteriza por la frecuencia de desplazamientos de corto y largo recorrido, debido a la ubicación de las obras y al domicilio social de las empresas, muchas de las cuales provienen de provincias distintas a la Comunidad de Madrid.

De los 323 centros de trabajo visitados, el 13 % corresponde a empresas procedentes de otras comunidades, siendo las más habituales Toledo y Ciudad Real. En estos casos, el responsable de obra indicó que, dependiendo de la duración de la ejecución del proyecto, los trabajadores se desplazan diariamente desde su comunidad autónoma hasta la obra ubicada en la Comunidad de Madrid, o bien la empresa les facilita un hospedaje. No obstante, este alojamiento suele encontrarse alejado de la obra, por lo que los trabajadores deben recurrir al vehículo a motor o al transporte público para desplazarse.

- El 65 % de los centros de trabajo analizados utilizan como principal medio de transporte un vehículo a motor, siendo estos, en su mayoría, propiedad de las empresas.

En general, en las obras visitadas se ha informado que no se realizan desplazamientos laborales fuera de la jornada laboral. En los casos en que sí se llevan a cabo, dichos desplazamientos se efectúan habitualmente en vehículos a motor propiedad de la empresa. Estos casos corresponden, principalmente, a jefes de obra que deben desplazarse en un mismo día a distintos centros de trabajo o a encargados de obra que necesitan realizar la compra de materiales.

- En lo referente a la gestión de la prevención de riesgos laborales por parte de las empresas en relación con la SVL, se observa que en el 77 % de los centros de trabajo visitados los interlocutores informaron al técnico de prevención de riesgos laborales de AECOM que la empresa no les ha proporcionado información específica al respecto.

Dentro de este 77 %, cabe destacar que el 51 % corresponde a pequeñas empresas.

El Plan de Movilidad es un documento obligatorio para aquellas empresas que cuenten con más de 500 trabajadores (propios o externos) en un mismo centro de trabajo, o con más de 250 trabajadores por turno. Por este motivo, en el caso de las empresas del sector de la construcción consultadas —en su mayoría microempresas o pequeñas empresas—, se ha comprobado que no disponen de dicho plan. En algunos casos, incluso, se ha manifestado desconocimiento acerca de su existencia o finalidad.

En cuanto a la existencia de protocolos o procedimientos relacionados con la SVL y la integración de este riesgo en la documentación de Prevención de Riesgos Laborales de obra, cabe destacar que un porcentaje considerable de los centros de trabajo consultados no cuenta con dicha documentación.

- Los datos obtenidos en relación con el factor vehículo son favorables. No obstante, es importante señalar que dicha información se basa únicamente en lo comunicado por el interlocutor de la empresa.

En las visitas de asesoramiento de SVL, los técnicos de Prevención de Riesgos Laborales de AECOM, han recomendado aquellos centros de trabajo donde han indicado que no disponían de extintor (5%), que, aunque no es obligatorio ya que la MMA de los vehículos es inferior a 3.500 kg, que dispongan de uno, ya que es un elemento necesario en los primeros minutos de un siniestro o de cualquier conato de incendio. Si tenemos a mano un extintor y lo utilizamos correctamente, comprobaremos que los daños, tanto personales como materiales, serán menores.

- La mayoría de los centros de trabajo en los que se ha realizado la visita específica no aplican sanciones en caso de incumplimiento de las normas de SVL. Asimismo, no se fomenta la adopción de buenas prácticas de conducción mediante reconocimientos o incentivos dirigidos a los trabajadores.

Como conclusión final, se puede señalar que tanto las empresas como los trabajadores del sector de la construcción no consideran la SVL como un riesgo laboral relevante, ni le otorgan la importancia que merece. En general, no se reconocen los peligros asociados a los desplazamientos en vehículos a motor, el uso del transporte público o los trayectos a pie.

Por ello, las empresas del sector deben fomentar una verdadera cultura preventiva en materia de SVL entre sus trabajadores, promoviendo el cumplimiento de las normas de seguridad vial y la adopción de prácticas responsables. Solo así los trabajadores podrán percibir este tipo de riesgo como un aspecto fundamental para su seguridad y bienestar.

20 25

“El Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo colabora en esta publicación 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”.

Asociación de Empresas de la Construcción
de Madrid

C/ Príncipe de Vergara, 34 · 2ª Derecha.
28001 Madrid

Tel.: 91 435 26 80

info-aecom@aecom.es

www.aecom.es

Comunidad de Madrid, 2024

Instituto Regional de Seguridad y
Salud en el Trabajo

C/ Ventura Rodríguez, 7. 28008 Madrid

Tel.: 900 713 123 Fax: 914 205 779

irsst@madrid.org

www.comunidad.madrid

ACTUACIONES ESPECÍFICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL LABORAL

