

SAVING LIVES BEYOND 2025

Taking Further Steps

Resumen

Las estrategias adoptadas para mejorar la seguridad vial durante las décadas pasadas se han centrado principalmente en las funciones gubernamentales de legislación y regulación, apoyo económico, formación y aplicación de las normativas, dirigidas sobre todo al usuario de la vía pública. Si bien esas funciones son esenciales para el progreso y es mucho lo que se ha logrado con el refinamiento de los instrumentos de intervención oficial, aún queda un largo camino por delante y debemos seguir apoyando y reforzando a los funcionarios públicos en su labor de implantación de las medidas de seguridad vial basadas en la evidencia. No obstante, incluso ahora podemos ver que las administraciones públicas no serán capaces por sí solas de alcanzar la dimensión del cambio que se necesita. Debemos, pues, ser más ambiciosos y dirigir la mirada al abanico completo de organismos, entidades y empresas, gubernamentales y no gubernamentales, si queremos que cada cual cumpla mejor con sus responsabilidades en materia de seguridad vial.

El potencial de las empresas y las entidades

Los desplazamientos por la red vial constituyen un elemento esencial para la consecución de los objetivos de la práctica totalidad de las empresas y entidades, por lo que se debe instar a sus propietarios o gestores a que hagan todo lo posible por prevenir los accidentes de circulación que implican a sus vehículos y los daños y lesiones a sus empleados y a los demás usuarios con que comparten las vías públicas. Y es que los accidentes de circulación son la principal causa mundial de lesiones graves y fallecimientos en el trabajo. Si en todo el mundo se pusiera el foco en esas obligaciones de las empresas y las entidades, podría materializarse un gran cambio en la seguridad vial. Según nuestros cálculos, un tercio de las muertes viales que se producen en el mundo – hasta 400.000 cada año – tienen lugar en colisiones en la que alguna de las partes implicadas se estaba desplazando al o del trabajo o estaba desempeñando su actividad laboral.

El potencial para el cambio que tienen las empresas y las entidades resulta aún más contundente si se tiene en cuenta el alcance de sus cadenas de valor en los países de rentas medias y bajas en cuanto al acceso a la mano de obra, la producción y las materias primas, así como la oportunidad que esa red brinda de cara a la implantación de actividades preventivas eficientes y eficaces en las naciones donde se concentran más del 90 por ciento de las muertes en la vía pública que se producen en todo el mundo.

El poder de la legislación en materia de seguridad y salud laboral

Toda empresa o entidad, ya sea pública o privada, entabla un contrato social para operar con responsabilidad dentro del marco de la ley. En ese contrato social reviste una importancia capital la obligación –legal y/o moral– de velar por sus empleados y los terceros a quienes afectan sus actividades. En la mayoría de los países, esas obligaciones están recogidas en un código de leyes y reglamentos sobre seguridad y salud laboral por cuyo cumplimiento velan las autoridades

competentes. La seguridad vial figura entre ellas, sea de manera explícita o implícita, en una serie de convenios, reglamentos, normas y prácticas en materia de seguridad y salud en el trabajo.

El tráfico vial ligado a la actividad laboral difiere básicamente del uso que otros usuarios hacen de la vía pública en el grado de control disponible para implantar medidas de prevención que sean efectivas. La clave de la seguridad vial reside en la prevención de los riesgos de acuerdo con los principios de la Visión Cero o del Sistema Seguro. La prevención comienza con el cumplimiento de todas las normas de circulación y seguridad vial e implica la toma de decisiones acerca de los tipos de vehículos y de las tecnologías de seguridad que deben usar, qué vías se toman y una serie de elementos operativos como son el estado de alerta del conductor, su sobriedad, el uso del cinturón de seguridad y del casco, el cansancio y la premura de tiempo, así como la velocidad de recorrido. En el entorno laboral, los principios del Sistema Seguro se pueden integrar en la relación entre la empresa y el empleado, y las expectativas de cumplimiento en la empresa o la entidad se pueden definir, supervisar y hacer cumplir mediante la legislación y las prácticas en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Las responsabilidades trascienden las puertas de la empresa

Gracias a la legislación en materia de seguridad y salud laboral y a las expectativas de que el empleador debe tomar cuantas precauciones sean razonables para salvaguardar la seguridad de los trabajadores a su cargo, las condiciones de seguridad en el trabajo experimentaron una mejora radical durante el siglo pasado. Con todo, las mejoras han tenido lugar principalmente de puertas para adentro, en las dependencias e instalaciones regentadas y operadas por la empresa o entidad.

Los principios legales se basan en las expectativas básicas de que aquellos que ostentan el control tienen la responsabilidad de actuar en bien del interés público y de que esas expectativas no queden limitadas por la proximidad. Las empresas y las entidades tienen una capacidad de control extraordinaria sobre los riesgos derivados de sus actividades de tránsito por la vía pública y cabe esperar de ellas que actúen en consecuencia, tanto cuando sus vehículos estén dentro de sus dependencias como a miles de kilómetros de la sede central.

El concepto de la huella de carbono ha cambiado el modo de pensar sobre las esferas de influencia de las empresas y las entidades, ya que pone de relieve que el alcance de las actuaciones empresariales y corporativas va mucho más allá de los límites de sus instalaciones. La responsabilidad corporativa por sus huellas de carbono al completo es aplicable por igual al clima como a la seguridad vial. Los principios, convenios, normas y leyes en materia de seguridad y salud en el trabajo ultrapasan los límites inmediatos del lugar de trabajo, hasta extenderse normalmente a las vías públicas.

En una revisión informal llevada a cabo por el Grupo de Expertos Académicos no se halló ningún convenio, reglamento o normativa de seguridad laboral que diferenciara la responsabilidad en la prevención de las lesiones graves y las muertes en accidentes de circulación de los empleados o de terceros en función de si el accidente tenía lugar dentro de las instalaciones de la empresa o fuera de ellas, en la vía pública. Al contrario, los métodos habituales de seguridad laboral que implican el proceso de *planificación, desarrollo, control e implementación* resultan idóneos de cara a prevenir las condiciones de trabajo inseguras en los desplazamientos por la red vial pública.

El camino a seguir

Convertir esa oportunidad para la seguridad vial en realidad es perfectamente posible, pero exige que un segmento de las partes interesadas ajuste sus expectativas y prácticas. En nuestro informe se tratan varias actuaciones básicas que las entidades y los organismos oficiales y no

oficiales, los proveedores de financiación, así como el sector de la automoción en particular, deben emprender.

Si queremos lograr mejoras importantes en la seguridad vial tendremos que seguir confiando en los gobiernos para que actúen sobre la base de los pilares básicos de la seguridad vial, mediante políticas, normativas, directrices y financiación. Además, ahora también resultará necesaria la dirección de las autoridades públicas para integrar plenamente la seguridad vial en las expectativas y la práctica en materia de seguridad y salud laboral. De igual modo será preciso que las autoridades municipales emprendan actuaciones innovadoras que demuestren de qué modo las normas de seguridad laboral pueden redundar en mejoras de la seguridad vial y de otras cuestiones de sostenibilidad relevantes para la ciudadanía y reformen los procesos de contratación y adquisición pública en beneficio de las necesidades sociales, entre ellas la seguridad vial. Nuestra recomendación es que sea el sector público quien comience a predicar con el ejemplo, demostrando cómo sus propias entidades y empresas practican la prevención en materia de seguridad vial en el funcionamiento de los servicios públicos. Los organismos públicos podrán entonces incorporar esas expectativas a sus contrataciones, de modo que cualquier entidad o empresa que mantenga relaciones comerciales con el sector público tendrá que aplicar el mismo grado de atención a la seguridad vial en toda su huella, o así se esperará de ella. Es nuestro consejo que los gobiernos den un paso más y definan con claridad las expectativas de la seguridad vial como parte de los mandatos en materia de seguridad y salud laboral y como parte de los procesos oficiales de inspección y verificación.

El sector financiero ejerce una influencia decisiva en las empresas y entidades a través de los requisitos que establece a la hora de conceder los préstamos y las inversiones. A lo largo de los últimos 20 años, el sector se ha organizado para mejorar su control, con iniciativas como los Principios de Inversión Responsable que establecen las expectativas y los métodos de verificación de que las empresas y entidades que perciben los fondos controlan plenamente el cumplimiento de los criterios ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG). Ya se han comenzado a incluir los criterios de seguridad vial en las decisiones financieras, con ejemplos tales como los nuevos criterios de clasificación adoptados por el Banco Mundial en septiembre de 2023, que contemplan aspectos pormenorizados de la seguridad vial en la evaluación de las contrataciones internacionales. Consciente de la importancia que reviste la seguridad vial de cara al cumplimiento de los criterios ESG, el Grupo de Expertos Académicos aconseja que el sector financiero defina expectativas concretas y explícitas en materia de seguridad vial como requisito necesario para conceder la financiación.

Sea cual sea el tipo de empresa o de entidad, el Grupo de Expertos Académicos recomienda el uso de herramientas eficaces como los sistemas y las normas de gestión de la seguridad, en especial la ISO 45001 y la ISO 39001. Los sistemas de gestión de la seguridad han demostrado su eficacia a la hora de orientar a las empresas y entidades en el análisis, la mejora y la comunicación de los avances en materia de seguridad vial a lo largo de su cadena de valor. De igual forma, aconsejamos que las empresas y entidades creen y mantengan una cultura de la seguridad que respalde la confianza necesaria para detectar y dar parte de los riesgos que afecten a las actividades que se desarrollen en la vía pública y aplicar de forma sistemática las mejoras pertinentes.

El sector de la automoción resulta tan esencial para lograr el progreso en este ámbito que proponemos recomendaciones concretas para esa industria, tanto por ser una de las mayores fuentes generadoras de empleo a escala mundial, con las consecuentes obligaciones en materia de seguridad y salud laboral, como por ser propietaria de una extensa cadena de valor de proveedores y distribuidores que genera una esfera de influencia extraordinaria, susceptible de

ser aprovechada en aras de la mejora de la seguridad vial. Subrayamos, además, la importancia que el sector automovilístico reviste de cara a facilitar las iniciativas de otras empresas y entidades en materia de seguridad y salud laboral con la fabricación de vehículos comerciales e industriales que estén equipados con las máximas prestaciones de seguridad, con tecnologías que faciliten los esfuerzos de esas otras entidades porque sus vehículos funcionen en condiciones seguras y conforme a las normas de circulación y seguridad vial.

El Grupo de Expertos Académicos no ha sido el primero en examinar la relevancia de los requisitos en materia de seguridad y salud laboral relativos a la seguridad vial, pero la revisión de las oportunidades en el marco de las ideas actuales sobre las huellas corporativas y dadas las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías de prevención de accidentes, ha llegado a las conclusiones siguientes:

- Los fallecimientos en siniestros de tráfico suponen la causa más frecuente de muerte en accidente laboral, con 400.000 decesos cada año.
- Los empleadores tienen la responsabilidad de prevenir los riesgos de lesiones y daños en el lugar de trabajo, y en virtud de las leyes, normas y prácticas y de la responsabilidad social deben ejercer ese control.
- No hay diferencias entre las responsabilidades de las empresas y entidades en cuanto a los riesgos laborales dentro y fuera de sus dependencias.
- Las prácticas preventivas constituyen un instrumento sumamente poderoso y el simple hecho de velar por el cumplimiento de las normas básicas de circulación y seguridad vial supone un primer paso importante que debería ser aplicado en todas partes.

**RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS ACADÉMICOS
PARA LA 4.ª CONFERENCIA MINISTERIAL MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD VIAL**

	Cuestión	Recomendaciones
1	La seguridad vial como parte de los reglamentos y prácticas en materia de seguridad laboral	<p>Con objeto de prevenir las lesiones y las muertes en accidentes de tráfico de los empleados y de terceros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las empresas y entidades públicas y privadas deben prestar atención específica a la seguridad vial como parte de la gestión sistemática de su entorno laboral, de acuerdo con los requisitos establecidos por la legislación en materia de seguridad y salud en el trabajo (SST). • El cumplimiento de las mejores prácticas de seguridad vial debe ser una norma primordial en el marco de la SST y una de las principales responsabilidades de la empresa o la entidad. • Deben instaurarse actividades preventivas que aborden los riesgos en seguridad vial a lo largo de la huella corporativa, riesgos que deben ser analizados y comunicados como parte de la supervisión del cumplimiento en materia de SST. <p>El cumplimiento también debe abordarse mediante la aplicación de la legislación de tráfico y seguridad vial cuando se cometan infracciones en la vía pública, con la imposición de sanciones a las empresas o entidades que no tomen las debidas precauciones a través de la legislación sobre seguridad y salud laboral.</p>
2	Los organismos y entidades oficiales deben dar ejemplo, con las ciudades a la cabeza	<p>Con el fin de aprovechar plenamente el potencial de los organismos y entidades oficiales en cuanto a la mejora de la seguridad vial a escala mundial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las autoridades municipales y nacionales y la Organización de las Naciones Unidas deben recurrir a su influencia en calidad de gobernantes y de modelos a seguir, así como a su poder de acción como grandes empleadoras y a su autoridad como organismos reguladores y ejecutivos para avanzar en las actuaciones en materia de seguridad vial conforme a la estrategia del Sistema Seguro. • Las ciudades en particular pueden desempeñar un papel esencial si aprovechan su capacidad de innovación para demostrar cómo la SST puede ser determinante en la mejora de la seguridad vial. • Las autoridades municipales, nacionales y de otros ámbitos jurisdiccionales deben ser explícitas en cuanto a las responsabilidades de las empresas y las entidades en materia de seguridad vial como parte de sus obligaciones sobre seguridad y salud laboral. Las autoridades también deben dejar clara su intención de supervisar y hacer cumplir de forma sistemática tales obligaciones. Las autoridades municipales, nacionales y de otros ámbitos jurisdiccionales deben hacer uso de sus competencias en la contratación y la adquisición pública para incentivar el cumplimiento en materia de seguridad vial por parte de las empresas y entidades con las que mantienen relaciones comerciales y como parte de los proyectos y programas de financiación pública.

	<p>El sistema de las Naciones Unidas debe ser un modelo a seguir en la preocupación por la seguridad vial como parte de la seguridad y salud laboral, en virtud de su influencia como organismo dirigente en los países de todos los niveles de renta.</p>
<p>3</p>	<p>La seguridad vial en las decisiones financieras</p> <p>Con el fin de incentivar que las empresas y entidades emprendan actuaciones encaminadas a mejorar la seguridad vial, los actores financieros como los bancos, los inversores, las aseguradoras y los auditores deben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ordenar de modo explícito que las entidades asuman de manera activa la seguridad vial a lo largo de sus cadenas de valor como requisito previo para la concesión de financiación. • Exigir concretamente que las empresas y entidades que reciban fondos de financiación mantengan un proceso de garantía que contemple la comunicación de su huella en materia de seguridad vial a lo largo de sus cadenas de valor, la definición de objetivos en cuanto a la reducción de los accidentes de circulación, y la implantación de intervenciones basadas en la evidencia cuando sea necesario con el objetivo de reducir o erradicar los siniestros de tráfico graves. <p>Las iniciativas de financiación colaborativa, como los PRI (Principios de Inversión Responsable) y PRB (Principios de Banca Responsable) deben incorporar específicamente la seguridad vial como uno de los elementos esenciales de los criterios ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG) con los que evalúan la sostenibilidad de las inversiones, así como elaborar guías destinadas a los inversores y los bancos para que evalúen el cumplimiento en materia de seguridad vial.</p>
<p>4</p>	<p>Máximo nivel de seguridad a todo lo largo de las cadenas de valor empresariales y organizativas</p> <p>Con objeto de integrar la responsabilidad en materia de seguridad vial a lo largo de toda su cadena de valor, de cumplir las exigencias legales y velar por el cumplimiento con las normativas viales como una norma de mínimos, las empresas y entidades públicas y privadas deben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poner en práctica un sistema de gestión de la seguridad como las normas ISO 45001 o ISO 39001. • Como mínimo, para cualquier uso de la vía pública ligado a las actividades de su cadena de valor, las empresas y entidades deben adquirir vehículos que estén dotados con los mejores adelantos en seguridad, así como asumir la responsabilidad en lo que concierne a la velocidad, la competencia para conducir, el uso del equipo de protección adecuado y la elección de los itinerarios. <p>La empresa o entidad deben dar parte de su huella y de los objetivos, actuaciones y resultados en materia de seguridad.</p>
<p>5</p>	<p>Las empresas y entidades deben adoptar la cultura de la seguridad</p> <p>Con el fin de crear una cultura de la seguridad que trascienda la observancia de las normativas, las empresas y entidades deben introducir y promover el principio de que la seguridad es lo primero, por el que los empleados pueden esperar el entorno laboral más seguro posible, lo que debe incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alentar a los empleados a que detecten los riesgos para la seguridad y los comuniquen sin temor a sanciones o represalias, en el buen entender de que la empresa o entidad indagará y responderá con acciones correctoras que incorporarán las sugerencias de los empleados en la medida de lo posible, en aras de la mejora de los procedimientos de seguridad y de los productos. <p>Compromiso y actuación por parte de los directivos y dirigentes de las empresas y entidades para que adopten políticas y procesos de comunicación transparentes sobre el cumplimiento en materia de seguridad que incluyan la notificación de los incidentes de seguridad y la</p>

6

El sector de la automoción debe fomentar los máximos niveles de seguridad, tanto en los vehículos que fabrica como en las empresas y entidades

implantación de medidas orientadas a mejorarla, en consonancia con el principio de que la seguridad es lo primero.

A fin de prestar apoyo a los esfuerzos de las empresas y entidades por cumplir con las obligaciones en materia de SST, por asumir la responsabilidad de la seguridad vial a lo largo de toda su huella y aprovechar las ventajas potenciales que brinda el disponer de vehículos más seguros en el parque móvil mundial, el sector de la automoción, en especial los fabricantes de vehículos y equipos, deben:

- Asumir las responsabilidades de seguridad vial a lo largo de su huella corporativa, lo cual comprende la recogida de datos, la detección de los problemas, la implantación de intervenciones basadas en la evidencia y la comunicación de los avances.
- Fabricar y comercializar vehículos de uso comercial y de flota que sean lo más seguros posibles, lo cual abarca la gama completa de usos laborales y empresariales, desde los camiones de gran tonelaje hasta los vehículos de motor de dos ruedas.
- Equipar los vehículos de uso comercial o de flota con las tecnologías de seguridad contribuirá a que el parque móvil de las empresas y entidades cumpla con todas las normativas de circulación y seguridad vial y a proteger a los terceros de daños y lesiones. Entre esas tecnologías se encuentran la adaptación inteligente de la velocidad (ISA), la detección de la fatiga o somnolencia del conductor, los sistemas autónomos de frenado de urgencia (AEB), la detección de ángulos muertos (BSD), los sistemas de asistencia para el mantenimiento en el carril (LSS) y los sistemas de protección para los usuarios vulnerables de la vía pública.
- Comercializar vehículos que estén dotados con los mejores adelantos en seguridad en todos los mercados internacionales.

Someter a prueba los vehículos de uso comercial o de flota que salgan al mercado en programas independientes de ensayo por consumidores, para que los responsables corporativos de compras puedan conocer las prestaciones de sus productos en materia de seguridad.