

- De los accidentes viales laborales mortales que se produjeron en 2012, el 72,5% fueron “in itinere”, y el 27,5% durante la jornada de trabajo.
- Los accidentes de tráfico laborales suponen una parte importante de los accidentes laborales mortales (31,9%), siendo mayoritarios los que se producen en los desplazamientos de los trabajadores a sus puestos de trabajo

Por lo tanto **3 de cada 10 accidentes laborales mortales se producen por causas de tráfico**. A pesar de tan trágicas cifras, la evolución está siendo muy positiva, con una reducción del 60% en los accidentes “in itinere”, y del 50% en los mortales en jornada de trabajo.

Podemos observar esta disminución progresiva del número de accidentes mortales en la siguiente tabla:

EVOLUCIÓN ACCIDENTABILIDAD VIAL LABORAL EN ESPAÑA 2005 – 2012								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidentes de trabajo	981.795	1.003.440	1.002.067	895.679	699.577	645.964	581.150	471.223
Accidentes laborales viales	71.854	71.311	87.038	81.840	68.833	65.446	58.938	52.411
Accidentes laborales viales mortales	500	509	470	371	283	264	220	180

Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Datos 2012

1.2. LOS CONCEPTOS FUNDAMENTALES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

En el ordenamiento Jurídico español, en concreto en el artículo 115 del Texto Refundido de la Seguridad Social, se entiende por accidente de trabajo, “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo”, lo que nos lleva a la necesidad de comprobar la efectiva concurrencia de tres notas esenciales:

- Una lesión corporal,
- sufrida por el trabajador por cuenta ajena,
- y con ocasión o por consecuencia del trabajo.

Si nos fijamos en el accidente laboral de tráfico, nos encontramos ante dos supuestos: accidentes “in itinere” y en misión.

Accidentes “in itinere”

Buscando de nuevo en la normativa legal española, según el artículo 115.2.a) de la Ley General de la Seguridad Social, accidente in itinere (del latín iter = camino) será aquel que se produzca al ir o al volver al lugar de trabajo. Posteriormente, los juzgados y tribunales han ido puliendo el contenido del concepto y sobre todo, su ámbito de aplicación.

Para admitir la existencia de un accidente laboral in itinere es ineludible que el trabajador haya sufrido una lesión corporal que tenga una relación de causalidad con el trabajo realizado y durante el trayecto de ida o vuelta al puesto de trabajo o al domicilio. La relación de causalidad significa que debe haber una clara conexión o unión entre el tiempo y lugar donde se cumple con el trabajo y el tiempo y lugar en que se produce el accidente.

Tradicionalmente los accidentes sufridos por los trabajadores con ocasión de su desplazamiento al centro de trabajo, tanto al ir o al volver, se entienden englobados bajo el concepto de accidente laboral. Esto incluye situaciones como los accidentes sufridos por el trabajador en el garaje o portal de su domicilio, o reconociendo como domicilios no solo el habitual, sino también el estival o el de fin de semana.

Accidente en misión

El accidente en misión es un accidente de trabajo normal y corriente que ocurre *«en viaje de servicio durante el trayecto que el trabajador debe cubrir por motivos profesionales, durante el cumplimiento de una misión o actividad comprendida dentro del ámbito del trabajo»*. Se trata de una modalidad más de accidente laboral que puede sufrir el trabajador en el desarrollo de las funciones encomendadas, y que no tienen por qué sufrir solamente los transportistas, mensajeros, conductores, etc., sino todos aquellos trabajadores, incluso los de oficina, que tiene que desplazarse en vehículo dentro de la jornada laboral para cumplir una orden o instrucción específica del empresario.

1.3. LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LA SEGURIDAD VIAL

Los factores de riesgo que inciden en la seguridad vial son diversos, pero podemos agruparlos en tres grandes apartados: factor humano, factor vehículo y un último factor que agruparía la vía y las condiciones climáticas.

El factor humano

Supone entre el 70 y 90 % de la responsabilidad en un accidente. Si analizamos detenidamente las causas de los accidentes de tráfico, podemos llegar a la conclusión de que en la mayoría de los casos, la causa principal de los mismos tiene que ver con el exceso de velocidad,

cansancio, distracciones, consumo de alcohol o estupefacientes, etc., es decir, un factor humano o relacionado con el conductor. Otro aspecto a tener en cuenta, relacionado con el factor humano es la destreza, habilidad y conocimientos del conductor.

El factor vehículo

Es el elemento que se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el centro de trabajo, como para los desplazamientos profesionales o en misión, además de los que se pueden realizar dentro de la empresa. Esto hace que se convierta en otro factor determinante o esencial en la seguridad vial.

Así, el estado de los neumáticos y frenos, la colocación y fijación de una carga en el vehículo, el mantenimiento de las estructuras de seguridad pasiva y activa (parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, air-bags, cabinas reforzadas, etc.), el uso de casco en el caso de motocicletas, etc., tienen una importancia vital en la prevención de accidentes de tráfico o en la minimización de sus consecuencias.

Las estadísticas nos dicen que en mayoría de los accidentes en los que su causa principal es el vehículo, esto ha venido determinado por un mal mantenimiento del mismo por parte del conductor o propietario. De ahí deducimos que la concienciación sobre el mantenimiento del vehículo es fundamental como parte de seguridad del mismo.

El factor vía y condiciones climáticas

Por último, este tercer factor tiene también una incidencia muy importante en los accidentes de tráfico. Aquí incluiríamos la conservación, trazado, anchura, medidas de protección (bolardos, barreras protectoras, guardarraíles, etc.) y señalización de las vías, su mantenimiento y rehabilitación; y, por otra, las condiciones meteorológicas ambientales, como oscuridad, lluvia, niebla, nieve, hielo, viento, etc.

Otro factor a tener en cuenta en los accidentes de tráfico laborales es el relacionado con la propia **gestión empresarial**, es decir, con la organización de la actividad o del trabajo, como puede ser la planificación de rutas, horarios, programación del trabajo, niveles de productividad exigidos, políticas de remuneración, etc. Estos últimos aspectos señalados tienen una incidencia claramente directa con la generación de estrés, a lo que debemos añadir las consecuencias del propio estrés: fatiga, dificultad para descanso, falta de concentración, etc. Es decir, factores personales (factor humano) que como ya vimos tienen una incidencia determinante en la generación de accidentes de tráfico.

1.4. LA EVALUACIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD VIAL

El riesgo de accidente de tráfico se debe evaluar como cualquier otro riesgo identificado, a que estén expuestos los trabajadores. Si no conocemos el alcance y gravedad de este riesgo en nuestra organización, difícilmente podremos fijar las prioridades para el desarrollo de acciones preventivas en seguridad. Por tanto, deberemos determinar tanto el origen como la dimensión del riesgo de accidente de tráfico para proceder a realizar su evaluación.

El origen del riesgo: Aunque todos los accidentes de tráfico con relación laboral tienen unas pautas comunes, si no la conocemos previamente no podremos adoptar las medidas preventivas para evitarlos. Por consiguiente, hay que analizar detalladamente todos los factores que pueden provocar un riesgo de accidente de tráfico en el entorno laboral.

Cada grupo o colectivo identificado expuesto al riesgo de accidente de tráfico laboral, tiene sus factores específicos, por lo que, además de estos, deberemos considerar y tener en cuenta otros factores determinantes, como la edad, el tipo de vehículo, tipología de la vía, condiciones meteorológicas, etc., o la misión de su trabajo, ya que no puede incidirse desde el mismo prisma, en las medidas preventivas dirigidas a un repartidor que conduce diariamente una furgoneta, que

sobre un directivo que realiza un desplazamiento puntual para asistir a una reunión, o sobre la totalidad de la plantilla que realiza diariamente sus desplazamientos en turismo al ir o regresar al centro de trabajo.

Tampoco hay que olvidar todos aquellos factores más específicos relativos a la gestión por parte de la empresa de los desplazamientos.

La dimensión del riesgo: Además del origen, deberemos contar toda la información precisa para conocer la dimensión de dicho riesgo. Así, es importante llevar a cabo un seguimiento exhaustivo de todos los accidentes e incidentes de tráfico que tengan lugar, con lo que será posible determinar sus causas, los daños sufridos por los trabajadores, los daños producidos a los bienes de la empresa y los costes asociados.

Como ejemplo, la normativa legal española, en concreto en el art. 16.3 de la Ley 31/1995, de 8 de enero, de Prevención de Riesgos Laborales, establece la obligación de investigar los accidentes laborales. De conformidad con dicho precepto, los accidentes de tráfico con relación laboral, que son accidentes laborales, deben ser igualmente investigados. Esta investigación, como cualquier otra investigación de accidentes, va a proporcionar información sobre las posibles causas que han podido concurrir y que han motivado el accidente, con lo que será posible proponer y adoptar las medidas correctivas y/o preventivas para evitar su repetición.

Además de la información obtenida de la investigación de los accidentes, se puede recopilar información de datos ya existentes y de cuestionarios de recopilación de datos complementarios.

Entre los **datos ya existentes** se pueden incluir, por ejemplo, los aportados por la compañía aseguradora, de renting o la mutua de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, así como el propio parte de accidente.

Esta información, aparte de ofrecer los datos de siniestralidad y sus consecuencias, nos puede ofrecer información sobre la causa del accidente, lo que es más importante para tomar medidas. Por ejemplo, la empresa de renting puede ofrecernos información sobre la frecuencia del cambio de ruedas y los kilómetros recorridos, o la compañía aseguradora sobre la tipología o categoría de los accidentes ocurridos.

Es fundamental realizar un **análisis detallado de los accidentes de tráfico** sufridos por los trabajadores de la empresa u organización, conocer sus causas reales que, en muchas ocasiones van más allá de meras cuestiones de seguridad vial, e inciden directamente en aspectos organizativos de la propia organización.

Así, para llevar a cabo adecuadamente este análisis, deberemos tener en cuenta diversos aspectos:

1. **Inventario de accidentes:** Lo recomendable es recopilar la información relativa a los accidentes sufridos por trabajadores de la organización, por ejemplo en los últimos 3 a 5 años, incluidos aquellos en los que no ha habido daños para la salud. A continuación habrá que entresacar datos en función de diversos parámetros: puesto o perfil del accidentado, tipo de vehículo, hora en que se produce, por centro de trabajo, antigüedad en el puesto del accidentado, edad, responsabilidad del trabajador, etc.
2. **Análisis de las actas y partes de accidentes:** Con toda la información recopilada y clasificada, será momento de analizar diversos datos incluidos en las actas o partes de accidentes, como los tipos de accidentes, lugares, horarios, personas implicadas, condiciones climáticas o naturaleza de la misión, lo que nos permitirá delimitar mejor los factores implicados, localizar las situaciones de conducción y observar recurrencias en los tipos de accidentes. En este punto, es importante analizar los testimonios de los implicados.

3. Investigar los accidentes in itinere: Es frecuente que, a pesar de ser los más numerosos, las empresas no investiguen accidentes in itinere. De hecho, los primeros solo se investigan si hay daños para las personas. Sin embargo, debe dárseles el mismo tratamiento que a los accidentes en misión, con lo que podremos obtener una valiosa información, como los trabajadores más afectados, las circunstancias, hora, día de la semana, época del año, en qué recorridos, tipos de vehículos implicados, etc. Estos datos serán fundamentales para elaborar el plan de movilidad vial o adoptar otras medidas.

4. Costes de los accidentes viales: Además de los costes humanos de los accidentes, estos tienen unos costes, muchas veces ocultos, que no debemos despreciar. Los costes aparentes con el aumento de las primas de seguros y los costes directos cubiertos por el seguro (reparación del vehículo, alquiler de vehículo de sustitución, sustitución del conductor, mercancías perdidas, etc.). Pero además, como decíamos, hay otros costes que no se ven a simple vista, provocados por la indisponibilidad del trabajador y del vehículo, que serán más o menos elevados en función de varios factores, como la insustituibilidad del trabajador accidentado, ruptura del proceso de trabajo, etc. A esto tenemos que sumar el deterioro de la imagen de la organización.

Por último, existen diversos cuestionarios que pueden ayudar a la organización a recopilar toda esa información necesaria para determinar el nivel de riesgo y posteriormente poder establecer las medidas preventivas e implantarlas. Estos cuestionarios pueden aportar información muy valiosa, tanto en lo referente al riesgo de accidentes in itinere, como en misión, ya sea para implementar medidas preventivas como medidas correctivas.

1.5. EL PLAN DE ACCIÓN DE LAS ORGANIZACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Una vez que ha finalizado la fase de evaluación del riesgo de accidente de tráfico, y determinado las medidas preventivas y/o correctivas a aplicar, procede establecer el plan de acción en materia de seguridad vial.

El primer paso será priorizar las acciones, esto es, definir los grupos prioritarios así como las acciones concretas que se puedan desarrollar con cada grupo.

Pueden definirse una serie de grupos de actuación que presentan unos factores de riesgo en el tráfico comunes, por lo que pueden concretarse y priorizarse ciertas medidas correctoras. Estos grupos están suficientemente definidos y ya hemos hablado de ellos anteriormente:

1. Trabajadores con desplazamientos *In Itínere* (prácticamente toda la plantilla).
2. Trabajadores con desplazamientos en jornada laboral (ya se trate de conductores profesionales o esporádicos).

A partir de aquí, las tres grandes líneas de actuación con objeto de prevenir los riesgos de accidente de tráfico en el entorno laboral son:

- La gestión de los desplazamientos en jornada laboral.
- La gestión de los desplazamientos in itínere.
- La formación, la información y la concienciación.

1.5.1. Gestión de los desplazamientos en jornada laboral

La empresa debe implementar una serie de medidas para llevar a cabo una correcta gestión de los desplazamientos en jornada laboral.

Estas medidas nos van a permitir mejorar la seguridad de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión. Entre estas medidas podemos mencionar las siguientes:

1. Mapas de ruta segura:

Son mapas que recogen los trayectos más seguros para realizar los desplazamientos más habituales, principalmente por autopistas y autovías, siempre que sea posible, con indicación de los tramos conflictivos o de concentración de accidentes, así como con información adicional (gasolineras, áreas de descanso, restaurantes, etc.).

2. Gestión del trabajo:

Otra forma que tiene la empresa de prevenir los accidentes de tráfico es llevando a cabo una mejor gestión del trabajo relacionada con los desplazamientos en misión. Una carga de trabajo elevada, una incorrecta valoración del rendimiento, el estado de la circulación, y los tiempos de conducción y descanso, aumentan las posibilidades de sufrir un accidente de tráfico.

3. Normativa interna de seguridad vial:

Una medida muy recomendable que la empresa cuente con una normativa o reglamento interno sobre seguridad vial, que enlace directamente con sus políticas de seguridad vial y de prevención de riesgos laborales. Esta normativa, con independencia del obligado cumplimiento de la regulación legal sobre tráfico, debe recoger las pautas de conductas del trabajador en materia de seguridad vial, incluyendo todas aquellas medidas que la empresa estime beneficiosas para mejorar las condiciones de seguridad vial de sus empleados (cumplimiento de las normas del Código de circulación, uso de cinturón, uso de móvil y otros dispositivos electrónicos, uso de GPS, descansos obligatorios, carga del vehículo, etc.).

4. Elección del modo de transporte:

La empresa debe establecer una serie de reglas a la hora de determinar el modo de transporte en función de los trayectos, distancias, y duración de las misiones. Aunque cada empresa puede establecer sus límites y adaptarlas según sus necesidades, unas reglas válidas podrían ser las siguientes:

- Para desplazamientos de más de 300-400 Km. En el mismo día, se utilizará el tren o el avión, consiguiendo así evitar la exposición al riesgo del trabajador en desplazamientos de largo recorrido.
- En caso de alquiler del vehículo, además de que las características de este se adapten al desarrollo de la tarea, la empresa puede establecer unas preferencias sobre marcas, modelos y equipamiento de seguridad de los mismos.
- Cuando el trabajador tenga que desplazarse a un punto situado a una distancia de, por ejemplo más de 200 km, es recomendable establecer un límite horario a partir del cual se entiende que el trabajador ha terminado su jornada laboral, debiendo pernoctar donde se encuentre y regresar al día siguiente.

5. Otras medidas a considerar:

En el caso de trabajadores de las empresas de transporte por carreteras, ya se trate de mercancías o pasajeros, toda vez que la exposición al riesgo de accidente de tráfico es muy superior al resto, adoptaremos además medidas adicionales. Tendremos en cuenta que su actividad se basa principalmente en la conducción, atención a pasajeros, carga y descarga de mercancías, logística y mantenimiento de su vehículos.

En estos casos será fundamental que estos conductores cuenten con la formación específica y legalmente requerida para cada caso, en

función del tamaño del vehículo y peso y tipo de la carga transportada. En este punto también es muy importante la formación de reciclaje, así como la aptitud física del conductor que deberá someterse a reconocimientos médicos periódicos.

Otro aspecto a tener en cuenta es la elección que hagamos de los vehículos de empresa, con independencia de la modalidad de adquisición (compra, renting o leasing). Esta debe guiarse siempre por criterios de seguridad, y más teniendo en cuenta que la mayoría de modelos incluyen medidas y dispositivos de seguridad incluso por encima de las exigencias legales al respecto. Entre estos dispositivos, consideramos fundamentales e imprescindibles el sistema antibloqueo de frenada ABS y el control de estabilidad ESP.



Otras medidas que puede adoptar la empresa es facilitar dispositivos de manos libres o navegadores, principalmente los que disponen de utilización en modo seguro, a los que solo se les puede introducir la ruta en parado.

Otro tipo de medidas están relacionadas con la selección y aprobación de proveedores, en cuyo proceso se pueden incluir criterios de seguridad vial, estableciendo políticas restrictivas al respecto.

Parte fundamental en toda política preventiva es el mantenimiento de equipos de trabajo. Los vehículos son equipos de trabajo que, por tanto,

precisan de un mantenimiento periódico que aumente su vida útil y reduzca la posibilidad de sufrir un accidente.

1.5.2. Gestión de los desplazamientos *in itinere*

Los desplazamientos del domicilio al puesto de trabajo son una de las actividades que más influye en la calidad de vida del trabajador (entre ida y vuelta, en grandes ciudades, puede suponer entre una y tres horas diarias), y suponen un riesgo importante de accidentes de tráfico, por lo que la empresa puede prevenir estos riesgos mediante la implantación de una serie de medidas que mejoren la movilidad en la empresa. Así, tanto empresas como trabajadores deben reflexionar sobre los hábitos de transporte, sobre los riesgos que suponen, sobre el impacto medioambiental que generan, sobre los tiempos perdidos en los desplazamientos y, tras llevar a cabo un análisis detallado, buscar alternativas viables y sostenibles.

A continuación recogemos las alternativas de mejora de la movilidad más comunes y que más frecuentemente se están implantando en las organizaciones, cuyos resultados favorables son una realidad comprobable en todos los casos.

1. *Disminución de la movilidad (el teletrabajo)*: El teletrabajo es una modalidad laboral que las organizaciones pueden promover analizando y determinando aquellos puestos de trabajo donde las nuevas tecnologías permiten alcanzar los objetivos del trabajador sin la necesidad de acudir todos los días al centro de trabajo, de forma que exista la posibilidad de ofrecer a los trabajadores el acogerse bien total o parcialmente a una organización del trabajo a distancia.

Otra medida estrechamente relacionada es el uso de videoconferencia para evitar desplazamientos a reuniones o visitas a clientes, proveedores, etc.

En los dos casos se consigue el objetivo: disminuir la movilidad. A esto hay que sumar otros beneficios como la mejora de la calidad de vida del trabajador, disminución del estrés, el ahorro en costes de desplazamiento, conciliación familiar, mejora de la imagen corporativa, etc.

2. *Ordenación de la movilidad:* Uno de los grandes problemas de la movilidad laboral son las grandes aglomeraciones que se producen en las horas de entrada y salida de los trabajadores. Por tanto, una correcta ordenación de esta movilidad incidiendo en los tiempos u horarios de entrada y salida es una de las medidas más eficaces que pueden adoptarse. La medida al respecto, por excelencia, es la flexibilidad horaria, que nos va a permitir disminuir los tiempos de desplazamiento evitando las aglomeraciones. Para implantar esta medida, la empresa deberá analizar y determinar aquellos puestos de trabajo en los que la flexibilidad horaria no incide en la consecución de objetivos por parte del trabajador. Esta medida permite al trabajador adaptar los horarios de entrada y salida a sus necesidades personales, con lo que se consigue una mayor conciliación de la vida familiar y laboral, y realizar los desplazamientos de ida y vuelta del domicilio al trabajo en horarios con menor densidad de tráfico, con la consecuente disminución del riesgo y del estrés.
3. *Gestión del transporte:* En este apartado podemos incluir diversas iniciativas.
 - *Fomentar el uso del transporte colectivo.* Para ello, la organización puede recabar y ofrecer información al trabajador sobre los medios de transporte existentes, con mapas, paradas, horarios, frecuencia de los viajes e itinerarios. Además, será fundamental que la organización contacte con el servicio o empresa de transporte con objeto de buscar la posibilidad de alcanzar acuerdos para obtener beneficios económicos en su uso para los trabajadores (descuentos, bonos, etc.). También se pueden ofrecer retribuciones extrasalariales, como un plus de transportes.

- *Las lanzaderas*, que se tratan de un servicio de transporte discrecional que conecta los intercambiadores y estaciones de tren, con las instalaciones de la empresa, dando así acceso al uso de transporte público.
- *Las rutas de empresas*. La organización puede realizar un estudio sobre las necesidades de desplazamientos de los trabajadores para conocer posibles rutas coincidentes, que afecten y por tanto beneficien a un mayor número de trabajadores y, en base a esto, plantear la posibilidad de ofrecer un servicio de transporte discrecional adaptado a los horarios de entrada y salida.
- *El coche compartido*. Es fundamental que la iniciativa surja de la propia empresa, fomentando y gestionando la comunicación entre trabajadores para que estos puedan compartir coche en sus desplazamientos del domicilio al centro de trabajo y viceversa (por ejemplo con alguna aplicación informática). La organización puede impulsar la iniciativa con medidas como reservar plazas de aparcamiento en el centro a los usuarios de coche compartido o llegando a acuerdos con gasolineras y talleres (descuentos, bonos, etc.).



- *Gestión del aparcamiento*. Una adecuada gestión del aparcamiento, además de los aspectos relacionados con la dimensión de las

plazas, señalización vertical y horizontal, debe centrarse en establecer la preferencia de estacionamiento para personas con discapacidad, vehículos de empresa de uso intensivo, usuarios de vehículo compartido, bicicletas, etc.

4. *Modos alternativos*: Fomentar modos de desplazamiento alternativos como caminar o ir en bicicleta puede ser una buena solución, aunque solo sería válida para el caso de desplazamientos cortos.

1.5.3. La formación, la información y la concienciación

Uno de los pilares de toda la política de la seguridad vial en cualquier organización, así como uno de los principales medios para reducir la siniestralidad laboral por accidentes de tráfico, es la concienciación, formación e información de los trabajadores en materia de seguridad vial. Esta labor la vienen realizando tanto las propias empresas como las Mutuas de Accidentes de Trabajo, Servicios de Prevención, Administraciones Públicas, Fundaciones y otras Entidades sin ánimo de lucro, etc. No olvidemos que es un riesgo identificado en la mayor parte de puestos de trabajo, es decir, que afecta la gran mayoría de los trabajadores (accidentes in itinere, además de los de en misión).

Esta labor de concienciación y formación, por un lado debe buscar que por parte de los trabajadores se consiga una percepción y sensibilización clara sobre los accidentes de tráfico, y por otro que tengan los conceptos necesarios sobre conducción segura y conozcan los principales factores que inciden en la seguridad vial: factor humano, factor vehículo y factor vía.

Además, toda acción formativa o de concienciación en materia de seguridad vial laboral, debe marcarse unos objetivos claros:

- a) Que los trabajadores respeten las normas de circulación: límites de velocidad, cinturón de seguridad, uso de casco homologado, etc.