

1.1. SEGURIDAD VIAL Y SINIESTRALIDAD LABORAL

Los accidentes de tráfico tienen unas consecuencias humanas, sociales y económicas de gran trascendencia, habiéndose llegado a convertir en uno de los principales problemas a los que nos enfrentamos hoy en día, desde una triple dimensión:

- Es un problema de seguridad pública.
- Es un problema de salud pública.
- Es un problema social.

Pero además, y es aquí donde vamos a incidir a lo largo de toda esta obra, es también un problema laboral y, como veremos enseguida, de mucha importancia.

El uso de vehículos ha ido en continuo crecimiento en los últimos años, y el coche, principalmente, se ha convertido en una necesidad, o al menos así lo hemos entendido o, mejor dicho, malentendido, la mayor parte de la población. El coche lo utilizamos para casi todo: para ir de vacaciones, para ir a hacer la compra a grandes superficies, por ocio, etc. Pero un análisis detallado del tiempo que pasamos conduciendo, nos lleva a una clara y, por qué no decirlo, triste conclusión: que la mayoría de ese tiempo que estamos sentados al volante es para ir y volver del trabajo, o para desplazarse dentro de la jornada laboral.

Pongámonos en situación y analicemos cómo se ha estructurado la ubicación de los centros productivos y de las zonas residenciales:

- los grandes polígonos industriales, parques empresariales, parques logísticos, etc., se han construido en el extrarradio de las ciudades;
- por otra parte, se han construido ciudades dormitorio en el extrarradio de grandes ciudades, o pequeñas ciudades próximas a otras más grandes, han crecido desmesuradamente acabando por convertirse también en ciudades dormitorio;

- en el centro de las grandes ciudades también se ubican grandes corporaciones o empresas de servicios, etc.;
- si a esto sumamos que vivir al lado del trabajo es un privilegio que hoy en día casi nadie puede permitirse, o que nadie quiere asumir, ya que hay factores que tienen una incidencia mucho mayor en la elección del sitio para vivir (precio de la vivienda, entorno, equipamientos socio-culturales: colegios, hospitales, centros comerciales y de ocio, etc.).

Pues bien, toda esta situación que acabamos de describir lleva aparejado un gran número de desplazamientos diarios par ir y volver del trabajo, del centro de las ciudades a los polígonos, de las ciudades dormitorio al centro de las grandes ciudades, etc. Y, claro, en la misma medida en que crece el número de vehículos y de desplazamientos, lo hace también el riesgo de accidentes de tráfico.

Por todo ello, tenemos que ser conscientes que el uso de vehículos y el riesgo que ello supone, se ha convertido en uno de los principales caballos de batalla de las autoridades públicas en materia de prevención de riesgos laborales y en uno de los principales campos de acción de las empresas y de todos los profesionales de la seguridad y salud. Así, las actividades relacionadas con la conducción o uso de vehículos han de tenerse en cuenta en el marco de la prevención de riesgos laborales, debiendo la empresa adoptar medidas preventivas al respecto. Dicho de otra manera, los técnicos de prevención de las empresas y de los servicios de prevención ajenos deben conocer a fondo los riesgos relacionados con la seguridad vial, las medidas preventivas a aplicar, e integrarlas en su actividad preventiva habitual.

Esta situación ha llevado a que desde la Administración se lleven a cabo continuamente campañas de concienciación del peligro que supone el uso de vehículos en el trabajo y, sobre todo al ir y volver del mismo, así como otra serie de medidas que, afortunadamente, están dando sus frutos. De hecho, se ha convertido en una prioridad o línea de acción

principal, tanto de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social como de la Dirección General de Tráfico. No olvidemos que los accidentes no son causales, sino que son evitables y, con el esfuerzo de todos, iremos mejorando año a año las cifras de siniestralidad vial laboral.

Desde la propia Comisión Europea, se ha dicho que la seguridad vial es una “responsabilidad compartida” entre todos los agentes públicos y privados, y plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico (visión cero). Para llegar a esto no sirven las iniciativas aisladas, sino que hay que planificar, marcarse objetivos e implicar a toda la sociedad civil.

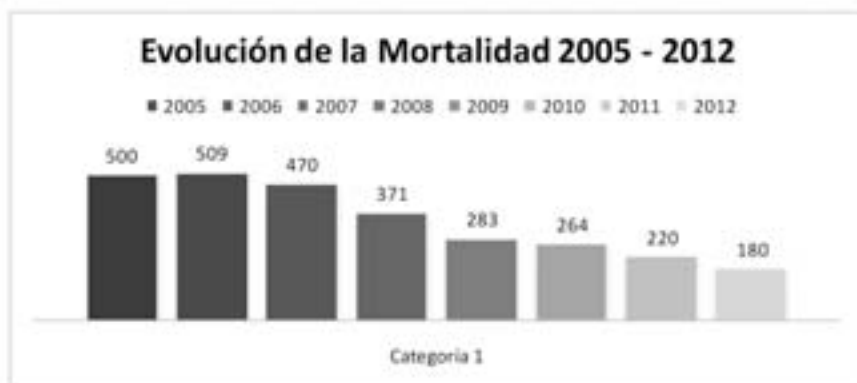
En este punto, es importante dar algunas cifras. Según datos del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo:

- De los 471.223 accidentes laborales con baja que se produjeron en 2012, 52.411 fueron accidentes de tráfico, lo que supone más del 11%, y con el trágico balance de 180 víctimas mortales, en accidente laboral de tráfico.
- Cada día se producen 143 accidentes viales laborales con baja (contabilizando también sábados y domingos).
- 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.

Siendo unas cifras importantes, el dato positivo es que, en lo que respecta a los accidentes mortales, desde 2004 la evolución ha sido muy positiva, con una reducción del 60% en los accidentes “in itinere” (al ir o al volver del trabajo), y del 50% en los mortales en jornada de trabajo.

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



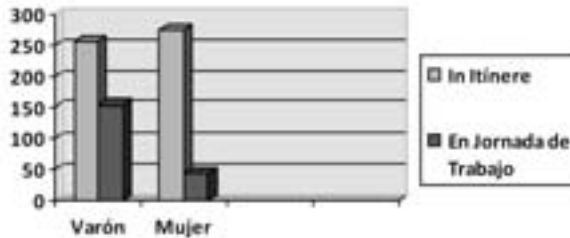
EVOLUCIÓN ACCIDENTABILIDAD VIAL LABORAL EN ESPAÑA 2005 - 2012								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidentes de trabajo	981.795	1.003.440	1.002.067	895.679	699.577	645.964	581.150	471.223
Accidentes laborales viales	71.854	71.311	87.038	81.840	48.833	65.446	58.938	52.411
Accidentes laborales viales mortales	500	509	470	371	283	264	220	180

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

Otro dato positivo es el descenso del índice de incidencia de accidentes laborales de tráfico. Este índice tiene en cuenta el número de accidentes sobre el número de trabajadores dados de alta en la Seguridad Social.

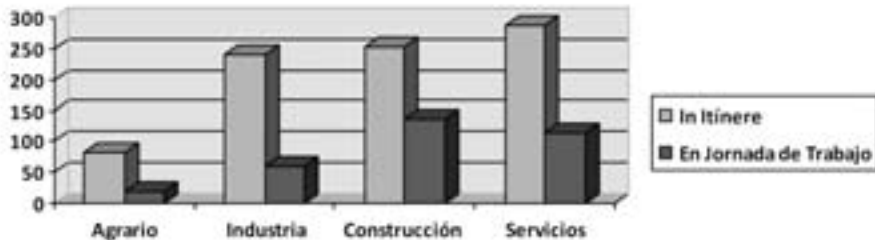
En cuanto a la clase de accidentes (“in itinere” o en misión) y el sexo de los accidentados, podemos observar que las mujeres registran mayor número de accidentes laborales de tráfico “in itinere”, mientras los hombres se ven más afectados por los accidentes en misión y en el centro de trabajo.

Índice de incidencia de los accidentes laborales de tráfico (según sexo y tipo de accidente)



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

Índice de incidencia de los accidentes laborales de tráfico por sectores



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

Como podemos ver, en los accidentes laborales de tráfico, durante la jornada laboral, son más elevados en los sectores de la construcción y los servicios (principalmente conductores de camiones, motocicletas y ciclomotores), y en lo que se refiere a los accidentes “in itinere”, vemos un reparto muy equitativo entre todos los sectores (principalmente dependientes, auxiliares y personal de limpieza), con la excepción del agrario.

Por consiguiente, aunque se observa una mejora progresiva en el número de accidentes laborales de tráfico en España, por su importancia sobre el número total de accidentes laborales, tenemos todavía mucho camino por recorrer y es uno de los ámbitos de la siniestralidad laboral en el que debemos centrar todos nuestros esfuerzos. De ahí la importancia que la Seguridad Vial Laboral tiene en el conjunto de la prevención de riesgos laborales.

1.2. LOS CONCEPTOS FUNDAMENTALES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

De acuerdo con 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.

A partir de 2005, la definición de accidente laboral también incluye a los trabajadores autónomos que previamente así lo soliciten a la Seguridad Social y abonen las cuotas sociales correspondientes a la cobertura de contingencias laborales.

Conocido ya el concepto de accidente laboral, vamos a ver ahora si un accidente de tráfico es un accidente laboral y si es así, en qué casos.

Aunque en algunos textos podemos encontrar hasta cuatro conceptos relacionados con los accidentes de tráfico laborales (accidentes “in itinere”, en misión, accidentes de tráfico en jornada laboral y accidentes de conductores profesionales), lo cierto es que podemos centrarnos en los dos primeros conceptos, ya que en el segundo (accidentes en misión), se pueden encuadrar perfectamente los dos últimos.

Accidentes “in itinere”

De acuerdo con lo establecido en 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, pero el legislador no especifica extremos concretos y detalles necesarios para completar la definición, tales como cuál es el otro punto de destino, qué medio ha de emplearse en el desplazamiento, o cómo debe hacerse el trayecto. Ha sido la jurisprudencia de nuestros Tribunales quien ha determinado y rellenado estas incógnitas configurando así el concepto completo de accidente “in itinere”. Hay que señalar que en los países de nuestro entorno este tipo de accidentes no se consideran accidentes de trabajo, postura esta que nos parece mucho más razonable y acertada.

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.

No existe una norma que determine de manera reglada los supuestos en que un accidente puede definirse como “in itinere”. Por ello cobra especial relevancia la doctrina que sobre el particular ha sentado la jurisprudencia. Es muy extensa la jurisprudencia sobre accidentes “in itinere”, y en conjunto podemos apreciar una posición excesivamente favorable al trabajador, admitiendo como tales, por ejemplo, los sufridos por el trabajador en el garaje o portal de su domicilio, o reconociendo como domicilios no sólo el habitual, sino también el estival o el de fin de semana. Esta situación, nos pueda parecer más o menos correcto decirlo o no, lo cierto es que se presta a fraude por parte del trabajador y que se reconozcan como accidentes de trabajos hechos que no lo son.

La jurisprudencia también ha mantenido una interpretación amplia (excesivamente amplia a nuestro parecer) del concepto «actividad laboral», calificando como laborales los accidentes “in itinere” ocurridos con ocasión de la realización de actividades que si bien no constituyen idas y venidas del trabajo guardan estrecha conexión con el mismo, como pueden ser ir a cobrar el salario o desplazarse a recibir la asistencia médica prescrita.

En cuanto a las interrupciones en la ida o vuelta del lugar de trabajo, podemos encontrar sentencias (aunque después de leerlas cueste comprenderlo), que sí consideran admisibles y, por tanto, califican el accidente como “in itinere”, las siguientes:

1. Parada de 30 minutos en el bar para refrescar.
2. La dedicada para ir al aseo.
3. La conversación con un amigo.
4. La desviación para hacer una compra.
5. La parada poco más de una hora para comer con su padre en el domicilio de este.
6. La visita al hijo hospitalizado que le cogía de paso.
7. La parada en un bar relacionada con la actividad profesional.

Así, concluyendo, existirá un accidente laboral “in itinere” cuando la lesión sufrida por el trabajador haya sido en el trayecto del domicilio al puesto de trabajo y de este al domicilio, sin interrupciones voluntarias y por el camino habitual o usual.

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.»* (STS 11-1-1996).

Por tanto, no es un accidente “in itinere”, ya que no se cumplen los requisitos básicos de este último. 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 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. Así, incluiríamos en este concepto los accidentes de los conductores profesionales, como transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transporte, o los que sufre un directivo que tiene que realizar un desplazamiento para asistir a una reunión, por ejemplo.

Los denominados accidentes en misión también son accidentes laborales, pero no “in itinere”, sino de la categoría laboral pura y simple.

Al ser el accidente en misión un accidente laboral común, gozará de la presunción favorable a la conceptualización del mismo como accidente de trabajo, es decir, como si se tratara de un accidente ocurrido en el recinto de la empresa y en horario laboral.

Por el contrario, esta presunción no resulta extensible a los accidentes “in itinere” que por definición, ocurren fuera del lugar y del tiempo de

trabajo, de lo cual se extrae la conclusión siguiente: el accidente “in itinere” no se presume nunca, sino que requiere prueba plena e indudable.

1.3. LA SEGURIDAD VIAL: UNA INVERSIÓN RENTABLE

El coste de los accidentes laborales de tráfico es mucho mayor que el que se desprende de los gastos materiales del o de los vehículos implicados y de los daños personales de los accidentados; además, no sólo recae en las empresas y en los trabajadores que los sufren, sino que también lo hace en la Administración y en la sociedad en general. El conocido “efecto iceberg” que con respecto a tantas situaciones podemos aplicar, también se nos presenta en relación a los costes derivados de los accidentes laborales de tráfico. Este efecto quiere decir que los costes totales “ocultos” pueden ser de 8 a 20 veces superiores a los costes directos.

Como acabamos de decir, todos estos costes podemos relacionarlos tanto para la empresa, como para la Administración, y la sociedad.

Así, para **la empresa**, la falta de una adecuada política de seguridad vial, se traduce en los siguientes costes:

- Días de baja del trabajador accidentado a cargo de la empresa.
- Pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente (por la ausencia del trabajador, por la no disponibilidad del vehículo, por mercancía que pueda haberse perdido en el accidente, etc.).
- Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente (incluso del resto de la plantilla).
- Recargos en las primas de seguros de las flotas de vehículos.
- Incremento en las cotizaciones a la seguridad social.
- Reparación de los vehículos.
- Deterioro de la imagen corporativa y marca de la empresa.
- Alteración del clima laboral/social.
- Coste de los vehículos inmovilizados, etc.

A esto, puede darse también el caso de que haya que añadir sanciones económicas y pérdida de puntos para los trabajadores accidentados.

En el caso de **la Administración**, estas son algunas de las consecuencias derivadas de los accidentes laborales de tráfico:

- La utilización de los servicios de emergencia, como ambulancias, bomberos, agentes de tráfico, protección civil, etc.
- La cantidad de recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización, intervención, tratamiento, rehabilitación, etc.
- Las pensiones a que puede tener derecho el accidentado, derivadas de accidentes de tráfico.
- Los daños que el accidente de tráfico puede producir en la vía pública y en el mobiliario urbano.
- Los daños medioambientales debido al derrame en ocasiones de sustancias peligrosas (por ejemplo, vehículos cisterna con productos peligrosos).

Por último, para **la sociedad**, aunque se trata de unos costes no tan claros o apreciables como los anteriormente descritos para la empresa y la Administración, al tratarse de conceptos estadísticos, podemos identificar también los siguientes perjuicios:

- Los años potenciales de vida que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de tráfico respecto a la esperanza de vida media nacional de ese año.
- Años de Vida Ajustados a la Discapacidad (AVAD o DALY por sus siglas en inglés); media utilizada para estimar la pérdida de calidad de vida introducida por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial en 1993.

Si traducimos todo esto en números, por ejemplo, según datos del INSHT, en el año 2011, los 16.429 accidentes laborales de tráfico en misión, implicaron la pérdida de 632.775 días naturales, que representan

el 4,4% de las jornadas perdidas por accidentes en jornada de trabajo. Si a esto sumamos las jornadas perdidas en accidentes “in itinere” (42.509 accidentes, casi el triple que en misión), podemos hacernos un idea clara del coste social que los accidentes laborales de tráfico tienen.

Con respecto al índice AVAD antes citado, en el año 2009, los años potenciales de vida que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de trabajo respecto a la esperanza de vida nacional en ese mismo año se estima en 36 años para los hombres, y 45 para las mujeres.

Recientemente un estudio de las Universidades de Murcia y de la Pablo Olavide de Sevilla ha llegado a la conclusión que el Valor de una Vida Estadística en España, es decir, el valor de la vida de una persona cualquiera, en el contexto de los accidentes de tráfico, asciende a 1,3 millones de euros, a lo que, una vez sumados los costes por pérdidas netas de producción y los costes médicos y de ambulancia, se traduce en un Valor por Evitar o Prevenir un Fallecimiento de 1,4 millones de euros.

En 2009, en España, el coste de los accidentes mortales de tráfico relacionados con el trabajo ascendió a 445,2 millones de euros.

Por todo lo expuesto hasta ahora, podemos decir que una correcta gestión de la prevención de los riesgos laborales de tráfico en las empresas supone una serie de beneficios y ventajas claramente identificables y visibles, tanto para la propia empresa como para el trabajador. En este punto, es fundamental la formación en seguridad vial de todo el personal de la empresa, no sólo el que utilice vehículos de la misma, sino la totalidad de la plantilla, para prevenir los accidentes “in itinere”.

Ventajas para la empresa:

- Reducción de jornadas laborales perdidas y mejora de las cifras de absentismo laboral.
- Reducción de las primas de seguros por no accidentabilidad.
- Reducción de costes indirectos (días de baja, reparaciones de

- vehículos, pérdida de tiempo de trabajo, etc.).
- Mejora de la imagen corporativa o marca, tanto para los propios trabajadores como para los clientes, competencia, Administración, etc.
- Cumplimiento de la normativa en prevención de riesgos laborales, evitando posibles sanciones.

Ventajas para el trabajador:

- Reducción del riesgo de accidente si se cumple con la política de seguridad vial de la empresa y se aplican los conocimientos adquiridos en la materia.
- Aplicación de los conocimientos en seguridad vial adquiridos en la empresa al ámbito familiar y personal.
- Valor añadido al currículum.
- Formación actualizada y continuada.
- Mantenimiento del saldo de puntos del permiso de conducir, evitando sanciones económicas y penales.

1.4. LOS FACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL

Aunque luego los veremos en detalle, en el capítulo 3, como introducción podemos adelantar que 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. Precisamente esto hace que el factor vehículo esté muy interrelacionado con el factor humano, ya que ante un caso de un accidente, por ejemplo, por un reventón de rueda o un fallo de los frenos, ¿qué factor ha sido el causante?, ¿el factor vehículo, o el humano por no haber vigilado el estado de neumáticos y la profundidad del dibujo o el estado de los frenos?

A esto debemos añadir un parque automovilístico en España muy antiguo, con un 35% de coches con más de 10 años.

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.

