



# SEGURIDAD VIAL LABORAL

Con la financiación de la Fundación para la  
Prevención de Riesgos Laborales

**CIERVAL**

Confederación de Organizaciones Empresariales  
de la Comunidad Valenciana

IT-155/2013



FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES

# SEGURIDAD VIAL LABORAL



**CIERVAL**

Edita y produce: Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana (CIERVAL)

Diseño y maquetación: Desdecero Diseños y Montajes S.L.U.

Con la financiación de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (IT-155/2013)

Depósito Legal: V2604-2014

La información contenida en esta guía es meramente informativa. CIERVAL no se hace responsable de los daños, pérdidas o perjuicios que se originen como consecuencia de la utilización de la misma así como de cualquier cambio o modificación que pudiera producirse

## 1. DISCURSOS:

### ORGANIZACIONES EMPRESARIALES:

Javier López Mora  
Secretario General de CIERVAL

### ADMINISTRACIÓN:

Felipe Codina Bellés  
Director General de Trabajo, Cooperativismo y Economía Social y Director del INVASSAT

### MUTUAS:

Fernando Martínez Graullera  
Director Regional de FREMAP

## 2. EXPOSICIONES TÉCNICAS:

### **La Seguridad Vial Laboral: una asignatura pendiente**

Francisco Toledo Castillo  
Profesor Titular UV y Director del Grupo de Investigación INFORSE

### **La Evaluación del Riesgo Vial en la Empresa. Metodologías prácticas**

Miguel Verdeguer Cuesta  
Coordinador de Prevención FREMAP Comunidad Valenciana

### **Metodología para la mejora de la Seguridad Vial Laboral según UNE ISO 39001. Experiencias empresariales en su aplicación**

José Barrantes Pérez  
Director de Explotación de OCA Instituto de Certificación S.L.U. (OCACERT)

## 3. POSTURA EMPRESARIAL:

### **Posibilidades de actuación de las empresas del sector transportes en materia de Seguridad Vial Laboral**

Manuel J. Collado Gimeno  
Secretario General FVET

Francisco Ortiz  
Secretario General FETRAMA

## 4. CONCLUSIONES

Isabel Meseguer Lloret  
Responsable Gabinete Prevención de Riesgos Laborales CIERVAL



# Discursos

# ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

**JAVIER LÓPEZ MORA**

**Secretario General de CIERVAL**

---

Para la Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana, CIERVAL, la Prevención de Riesgos Laborales es una prioridad compartida por sus organizaciones empresariales miembro.

Es primordial la sensibilización desde todos los ámbitos de la sociedad, y la lucha constante por mantener la prevención en continuo proceso de evolución, avance y revisión.

Los programas derivados del PAVACE y de las convocatorias de la Fundación para la PRL, nos han permitido contribuir de forma decisiva a la consolidación de la cultura preventiva entre las empresas a través de, la formación de empresarios, técnicos y trabajadores; el asesoramiento y ayuda técnica y legal; y la puesta a disposición de las empresas de material informativo y divulgativo que contribuye a mejorar su gestión preventiva.

Fruto de este esfuerzo, de las políticas preventivas públicas y sobre todo, del compromiso de las empresas, la Comunidad Valenciana se sitúa un 7% por debajo de la media nacional en siniestralidad laboral, habiendo reducido entre el año 2000 y 2013 el índice de incidencia en un 72%.

No obstante, los últimos datos de siniestralidad, señalan un repunte que amenaza en convertirse en trayectoria al alza y que daría al traste con los excelentes resultados obtenidos hasta este momento. Es muy importante pues, aumentar el esfuerzo por parte de todos los agentes implicados en la Prevención de Riesgos Laborales.

**La Prevención de Riesgos Laborales, debe seguir siendo una prioridad en la gestión de las empresas, como un elemento que refuerza su competitividad.**

**El alcance de la responsabilidad empresarial en materia de Seguridad Vial Laboral, ha sido un tema ampliamente debatido.**

**Las Organizaciones Empresariales, consideramos que la Seguridad Vial Laboral, debe formar parte de la cultura preventiva como elemento de la seguridad y salud en el trabajo.**

**Los accidentes laborales de tráfico pueden ser “en misión” e “in itinere”, constituyendo estos últimos, un porcentaje elevado con respecto al total de accidentes de trabajo. Si embargo, no hay que olvidar que la responsabilidad legal de la empresa, se centra únicamente en los accidentes “en misión”. Mientras que, los accidentes “in itinere” sólo se consideran accidentes de trabajo a efectos de protección social y en ningún caso preventivo.**

A diferencia de nuestro país, en naciones como Dinamarca, Italia o Reino Unido, los accidentes de tráfico in itinere no son considerados como accidente de trabajo. Esto hace que el nº de accidentes laborales sea más alto comparativamente hablando en aquellos países donde se computan como tal, España entre otros. Por fortuna, la estadística oficial europea (publicada por EUROSTAT), realiza un trabajo de convergencia hacia la homogenización de las cifras relativas a los accidentes de trabajo con el objetivo de que sean comparables entre sí.

Debemos ser conscientes de que la prevención de accidentes de tráfico es un aspecto en el que la implicación del empresario no garantiza la solución al problema, ya que muchas veces, el control de los riesgos escapa de la capacidad de actuar frente a los mismos por parte de la empresa.

Esto, no debe traducirse en una actitud pasiva por parte de las empresas. En la medida en que los accidentes de trabajo suponen un coste elevado para las empresas, debemos contribuir a fomentar actitudes que respeten la Seguridad Vial Laboral.

Es importante que las empresas se impliquen y avancen en esta materia, con la finalidad de conseguir que la prevención de los accidentes laborales de tráfico obtenga tan buenos resultados como los que se han venido obteniendo en relación a los accidentes con baja en jornada de trabajo.

Los Planes de Movilidad constituyen una buena práctica para las empresas y contribuyen a disminuir los accidentes de tráfico laborales y combatir el absentismo laboral causado por retrasos y ausencias, aumentando el rendimiento en el puesto de trabajo y disminuyendo las horas perdidas por accidente de tráfico.

El Incentivo Bonus premia a las empresas que se implican en la elaboración de Planes de Movilidad, lo que supone un retorno de la cantidad invertida en Prevención de Riesgos Laborales, a la vez que allana y facilita el camino en el cumplimiento de la normativa de Prevención.

La financiación de actuaciones de "promoción del cumplimiento de la normativa sobre PRL" por parte de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales desde el año 2001, nos ha permitido avanzar a pasos agigantados en esta materia.

El papel que ha venido desempeñando la Fundación es sustancial, puesto que ha permitido que las organizaciones empresariales puedan involucrarse y hacer efectiva la difusión de la cultura preventiva.

Este año 2014, la Seguridad Vial Laboral constituirá un tema importante en el desarrollo de nuestras actuaciones, tal y como establece el compromiso adquirido por las OOEE de la CV con el INVASSAT.

La Jornada celebrada el pasado 15 de mayo, permitió abordar la Seguridad Vial Laboral desde varios puntos de vista:

- **Investigador:** Francisco Toledo Castillo. Profesor Titular de la UV y Director del Grupo de Investigación INFORSE.
- **Técnico:** Miguel Verdeguer Cuesta. Coordinador de Prevención de FREMAP CV. Expuso las diferentes metodologías para la Evaluación del Riesgo Vial en la Empresa.
- **Empresarial:** Representantes OOEE (Manuel Collado, Francisco Ortiz y Jose Ramón López), analizaron las posibilidades de actuación de las empresas del sector transportes en materia de Seguridad Vial Laboral.
- **Procedimental:** José Barrantes Pérez. Director de Explotación de OCA Instituto de Certificación. Explicó la metodología para la mejora de la Seguridad Vial Laboral, establecida en la norma UNE ISO 39001.

Sin duda, las organizaciones empresariales consideramos necesario aunar esfuerzos entre los distintos agentes implicados en la prevención de riesgos laborales: administración pública, mutuas, organizaciones sindicales. Los agentes económicos y sociales, venimos demostrando desde siempre nuestra implicación activa en este asunto. Las empresas, invierten cada vez más en mejorar aspectos de su actividad empresarial que en definitiva, revierten en su competitividad. La Seguridad Vial Laboral es tema crucial para las empresas, al cuál dedican y seguirán dedicando esfuerzos, tiempo e inversión.

Es importante que las administraciones públicas mantengan el apoyo que han venido prestando, con la finalidad de dar continuidad a esta política que tan buenos resultados está dando en la lucha contra la siniestralidad.

*“Las empresas que actúan de forma decidida para reducir sus accidentes de trabajo son más fuertes y competitivas, y eso es un activo que debemos mantener e incrementar”*

# ADMINISTRACIÓN

FELIPE CODINA BELLÉS

Director General de Trabajo, Cooperativismo y Economía Social y Director del INVASSAT

---

Es un honor para mí participar en esta publicación como Director General de Trabajo, Cooperativismo y Economía Social y Director General del Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo, y poder a través de la misma, trasladar las palabras dedicadas a las empresas asistentes a la Jornada celebrada el pasado 15 de mayo sobre la “**Seguridad Vial Laboral**”, organizada por CIERVAL y que contó con la participación de FREMAP, la Universidad de Valencia, OCA Instituto de Certificación, y los representantes empresariales del sector transportes de la Comunidad Valenciana.

En el campo de la seguridad vial, no sólo actúan distintos agentes presentes en el tráfico, sino que además, intervienen diversos factores o variables con incidencia directa en la probabilidad de materialización del riesgo de accidente de tráfico.

Factores o variables que deben tenerse en cuenta en todo proceso de evaluación de riesgos y en particular, en el de la Seguridad Vial Laboral.

8

En todo Plan de Movilidad se han de llevar a cabo las fases preliminares de diagnóstico y evaluación de riesgos de las condiciones de trabajo asociadas a la seguridad vial (accidentes in itinere y en misión), con el fin de determinar qué personal, que presta su servicio en una organización, puede encontrarse expuesto a los accidentes de tráfico.

Una vez identificado ese colectivo de profesionales, puede llegar a discriminarse entre los expuestos a los accidentes en misión o a los accidentes in itinere. Todo ello, en función de los puestos de trabajo, procesos, tareas y/o actividades identificadas y evaluadas en un proceso de evaluación inicial de riesgos.

Proceso de evaluación que debe ser complementario a un análisis de la seguridad vial, que podría estructurarse en tres áreas o campos de influencia:

- El primero, el factor técnico, analizándose, en términos de factor vehículo, tres grandes grupos de elementos de seguridad:

Los elementos de **Seguridad Activa**, tales como el estado de los neumáticos, dirección, amortiguadores,...

Los elementos de **Seguridad Pasiva**, tales como el chasis, la carrocería, los espejos retrovisores,...

Los elementos de **Seguridad Preventiva**, como la posición en la conducción, el tipo de conducción en cuanto a, por ejemplo, el trazado de las vías...

- El segundo, las condiciones de la vía de circulación y los factores y variables tanto intrínsecos (estado de la vía) como extrínsecos (factores meteorológicos) que le afectan, debiéndose dar pautas e instrucciones de actuación a fin de satisfacer lo establecido en el artículo 15 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, instrucciones a los trabajadores.

- El tercero, el factor humano, estableciéndose las variables intrínsecas y extrínsecas del individuo que pueden afectar a la conducción, tales como fármacos, estrés,...

Es por todas las variables expuestas, que es importante tener un conocimiento más profundo de los accidentes laborales de tráfico.

En base a toda la información, conocidas las causas y conocidas las circunstancias, debemos llevar a cabo una programación de las actuaciones que debemos ir abordando, y establecer objetivos en base a grupos de accidentes, por número y por tendencia.

Por parte de la Generalitat, hay un compromiso en la lucha contra los accidentes de tráfico en el mundo laboral con el fin de conseguir su reducción mediante la suma de esfuerzos que profundicen en las potenciales soluciones.

El INVASSAT, para ello, está actuando para promover una mejora en la Seguridad Vial Laboral con las siguientes acciones:

- La participación en el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial del INSHT, así como la colaboración con la Fundación Fesvial mediante Convenio.
- El análisis de los datos incluidos en la encuesta de valoración del sistema de gestión que los Técnicos Actuantes llevan a cabo o verifican en aquellas empresas incluidas en los planes de acción preferente y que han sido remitidas telemáticamente.

Por ejemplo, y derivada de esta encuesta, en relación a la "Forma de los accidentes de tráfico ocurridos", nos encontramos con que el 72,67 % fueron accidentes de tráfico in itinere frente al 9,30 % que fueron en misión.

Como conclusión, indicar que la PRL, como ya indicaba el reglamento y establece la vigente legislación, debe estar integrada en el conjunto de actividades y decisiones de la empresa.

Desde el INVASSAT pretendemos consolidar una verdadera cultura de la prevención, desarrollando e intensificando las actuaciones de asesoramiento, formación, sensibilización y promoción, para tratar de seguir mejorando las condiciones de trabajo.

Hagamos que la PRL sea algo inherente al qué hacer diario y esté dentro de la normalidad cotidiana, pero sin caer en la rutina y sin bajar la guardia un sólo instante.

HEMOS DE ALCANZAR tolerancia cero en la Siniestralidad Laboral.

Tenemos el objetivo común de mejorar las condiciones de trabajo, para lo cuál, pueden CONTAR CON LA COLABORACIÓN DE TODO EL CONSELL y, EN PARTICULAR:

- DE LA CONSELLERIA DE ECONOMIA, INDUSTRIA, TURISMO Y EMPLEO
- Y DEL INSTITUTO VALENCANO DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

# MUTUAS

## FERNANDO MARTINEZ GRAULLERA Director Regional de FREMAP

---

Para FREMAP, la Prevención Riesgos Laborales es una prioridad que mantenemos desde que se creó el departamento de prevención en el **año 1969, hace 45 años**.

Por aquel entonces, las actividades que realizaban nuestros técnicos de prevención iban enfocadas a la prevención de riesgos relacionados con los accidentes originados por **máquinas y equipos sin las debidas protecciones, caídas de alturas, riesgos eléctricos y los típicos sobreesfuerzos, sin olvidar toda la actividad efectuada en el campo de la higiene industrial, en el que fuimos pioneros**.

De forma paralela, **nos introdujimos** en el campo de la **ergonomía**, que luego fue ampliamente desarrollado, entrando en el estudio de la **problemática de tipo psicosocial**.

10

La realidad es que en general, en los orígenes de la prevención, el **Área de la Seguridad Vial no fue tomada muy en cuenta** por los **técnicos** de prevención, independientemente de la **mutua, servicio oficial o empresa** en el que desarrollaban su actividad laboral.

Como **tampoco** se le prestó mucha importancia en los **programas oficiales** de las **escuelas de ingeniería** que contaban con la asignatura de higiene y seguridad en el trabajo; **ni en los programas de los masters**, en los cuales, o **no se impartían** temas relacionados con la seguridad vial, o **si se hacía**, se le dedicaba en el **capítulo de técnicas afines de dos a cuatro horas**, tiempo muy inferior al que se le debía dedicar en base al número de accidentes de tráfico laboral, ya sean de tipo in itinere o en misión.

**Actualmente, la accidentalidad en las empresas, está bastante controlada**. La **normativa** en vigor, la **cooperación de los trabajadores** y, el **interés** llevado a cabo por los **técnicos de prevención de las Mutuas, servicios de prevención ajenos y propios** de las empresas, sin olvidar la labor llevada a cabo por la **inspección de trabajo** y por los **técnicos del Invassat** en nuestra comunidad autónoma, han **favorecido** para que los niveles de seguridad en las empresas hayan subido. **No obstante**, aunque **los accidentes laborales de tráfico se van reduciendo año a año**, lo hacen en la misma medida que los accidentes de tráfico en general.

Aun así, desde **hace unos años** ha habido un **cambio** significativo, la **prevención del riesgo vial** cada vez tiene **mayor importancia para los técnicos de prevención y para el mundo empresarial**, pues el riesgo vial es el único riesgo al que están sometidos todos los trabajadores **independientemente del puesto de trabajo** que estén desempeñando.

En FREMAP nos dimos cuenta de la importancia que iba a tener la actuación técnica preventiva frente al riesgo vial, y ya en el **año 1.995, hace 19 años, empezamos a trabajar** en ello, colaborando en alguna jornada con el recién **creado INTRAS**, Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia.

En cuanto a **nuestros técnicos**, todos ellos han recibido un **curso monográfico de 30 horas de seguridad vial**, con objeto de disponer de los conocimientos adecuados para realizar las distintas campañas que como mutua llevamos a cabo.

Estos, están impartiendo **jornadas referentes a la prevención del riesgo vial de tres horas de duración** en todo el territorio nacional desde el año 2007, colaborando con diversas asociaciones e instituciones como el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y el INVASSAT.

Además, actualmente están impartiendo los siguientes **temas monográficos**:

- a) **Prevención de los accidentes in itinere y en misión.**
- b) **Planes de movilidad y seguridad vial en las empresas.**
- c) **Gestión y evaluación del riesgo vial en la empresa.**
- d) **EN PREPARACIÓN: Indicadores de eficiencia para planes de movilidad y su correspondencia con la norma ISO-39001.**

En nuestras empresas asociadas estamos realizando **campañas de seguridad vial** con el aporte de materiales a los trabajadores como **trípticos, manuales, cartelería** y una **colección de 18 videoclips** que abarcan **diversas áreas relacionadas con la prevención del riesgo vial**, materiales que son accesibles a cualquier persona desde nuestra página web.

Y por último, estamos fomentando la publicación por parte de nuestros técnicos en revistas especializadas con objeto de difundir la prevención del riesgo vial al público en general. Entre estas, destacan Capital Humano, Espejo público, FREMAP magazine, Trabajo Seguro y Técnica Industrial, habiéndose obtenido diversos premios y menciones por su contenido.

Desde FREMAP estamos **apostando por la prevención del riesgo vial en la empresa**, con las posibilidades y alcance que nos brinda la administración dentro de los planes de actuación para las mutuas que vamos elaborando cada año, ya que con esta apuesta estamos seguros de que todos nuestros mutualistas y sus familias disfrutaran de una vida más segura.



# Exposiciones técnicas

# LA SEGURIDAD VIAL LABORAL: UNA ASIGNATURA PENDIENTE

Dr. FRANCISCO TOLEDO CASTILLO

Director del Grupo de Investigación INFORSE (Innovación en Seguridad Vial, Ferrocarril y Ergonomía)

UNIVERSIDAD DE VALENCIA

## Introducción

Desde la aparición del automóvil en el Siglo XIX y su masiva generalización en los últimos cincuenta años, se ha producido todo un conjunto de transformaciones sociales y personales, que han dado lugar a un profundo cambio en la vida de los hombres y mujeres contemporáneos. De hecho, se puede decir que el desarrollo de la motorización en los países industrializados, ha creado una verdadera convulsión física, psíquica, ecológica, económica y cultural, habiendo servido los vehículos para estimular la creación de múltiples infraestructuras, e incluso para transformar los procesos sociales. Los coches se han convertido finalmente en un instrumento indispensable en la forma de vida actual.

El automóvil se ha convertido en un compañero inseparable en nuestras vidas y en protagonista indiscutible de la sociedad contemporánea. Conducir, es por ello una actividad imprescindible, como lo demuestra el hecho de, según la predicción realizada por la consultora alemana R.L. Polk, al finalizar el año 2015, en todo el mundo se encontrarán circulando 1000 millones de automóviles, y esta cifra podría incrementarse en un 20% para el año 2016. Asimismo, en el 2015 se habrán fabricado 94 millones de unidades, lo que supone que cada hora que pasa se fabriquen más de 10.000 unidades. Esto es prueba de que los vehículos con motor, se han convertido en indiscutibles protagonistas de la sociedad actual, en la medida en que ofrecen ciertamente innumerables ventajas para los usuarios.

De hecho, se puede decir que el uso masivo del automóvil ha generado una profunda transformación, lo que supone una libertad individual de desplazamientos, con la modificación de los hábitos y conductas, tanto en el entorno laboral como en la ocupación del tiempo de ocio, propiciando actividades tales como el turismo individual, familiar y colectivo, y generando en última instancia una "cultura" diametralmente distinta a la de la premotorización. Pero junto a las incuestionables bondades de la motorización, pronto nos enfrentamos a un problema: el de la accidentalidad, que pone en cuestión el precio y los beneficios de la movilidad.

Según estadísticas recientes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se calcula que al año mueren en el mundo debido a los accidentes en carretera cerca de 1.300.000 personas, lo que supone que más de 3.000 personas mueren en el mundo cada día debido a estos accidentes, los cuales provocan daños o alguna incapacidad en otros cincuenta millones de personas anualmente. Otros datos nos indican que a lo largo del siglo XX, casi 40 millones de personas perdieron la vida como consecuencia de un accidente de tráfico.

Tan solo en la Unión Europea, se producen al año 1,3 millones de accidentes de tráfico, que causan 43.000 víctimas mortales y 1,7 millones de heridos anualmente. Se calcula que cada hora que pasa mueren en las carreteras-ciudades europeas unas 5 personas.

En España el problema es muy grave, aunque se ha producido una evolución positiva de la accidentalidad en la última década (la evolución positiva de reducción de víctimas mortales comparando los datos entre el 2000 y el 2008, es de un 46%). Según datos de la Dirección General de Tráfico y otras fuentes estadísticas, hemos pasado de unos 5.700 muertos (a treinta días) en 2000 y 150.000 heridos, a 3.100 muertos y 130.000 heridos en 2008, siempre entre ciudades y carreteras. En España tenemos un muerto en accidente de tráfico cada tres horas. Cada 5 minutos se produce un accidente de circulación con víctimas mortales. Cada cuarto de hora, cuatro víctimas de este tipo de siniestros son atendidas en un centro sanitario y cada semana hay en España diez parapléjicos más.

De los datos anteriores se desprende que en la actualidad los accidentes de tráfico son un problema de salud de proporciones pandémicas, adquiriendo un dramático protagonismo en los índices de mortalidad. De hecho, los accidentes de tráfico se caracterizan por ser el problema de salud pública que ha experimentado el incremento más elevado en tasas de mortalidad. Más de la mitad de las muertes debidas a lesiones (excluyendo las intencionales) y la mitad de las incapacidades permanentes, asociadas a lesiones traumáticas de la médula espinal, son consecuencia de accidentes de tráfico. De la misma forma, a las víctimas mortales han de añadirse las personas que resultan heridas. Según la Organización Mundial de la Salud, por cada muerte en accidente de tráfico, se producen al menos 12 heridos leves y 7 graves (en España, por cada muerte en accidente de tráfico, se producen 37 heridos leves y 5 heridos graves). Esta no es una situación actual o reciente, sino que se conocía desde hace muchos años lo que estaba ocurriendo, y fue un médico Francés, el Dr. Simonin, quien en 1955 afirmaba que “el automóvil ha reemplazado al microbio como agente principal de morbilidad y mortalidad de las modernas sociedades”.

### **Epidemiología de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral. Los accidentes “in-itinere” y “en misión” (in laboro)**

Los accidentes laborales, junto a los accidentes de tráfico, constituyen una de las más importantes lacras de las sociedades modernas, tanto por el coste económico y social como sobre todo, por el enorme coste humano que conllevan: muertes, invalidez, lesiones, pérdida de salud y calidad de vida, etc.

La unión del ámbito laboral con el del tráfico, determina un tipo de problemática con características muy particulares que está experimentando un importante crecimiento en los últimos años, **el accidente laboral de tráfico**.

Dentro de los accidentes laborales hay unos tipos específicos de accidentes con características muy particulares que están sufriendo un crecimiento relativo mucho mayor que el promedio. Nos estamos refiriendo a los accidentes in itinere y en misión.

Los accidentes in itinere se refieren a aquellos que sufre el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo. De manera generalizada, cabe señalar 3 elementos que se requieren para calificar el accidente como in itinere:

- Que ocurra en el camino de ida o vuelta.
- Que no se produzcan interrupciones por tareas no habituales en el desplazamiento entre el lugar de trabajo y el lugar del accidente.
- Que se emplee el itinerario habitual.

Los accidentes en misión son aquellos que ocurren en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral, en el cumplimiento del trabajo o de los cometidos o encargos encomendados por la empresa.

A diferencia del resto de accidentes laborales estos accidentes no se producen en las instalaciones de la empresa, sino fuera, bien al dirigirse o al regresar del trabajo (in itinere) o bien realizando el trabajo fuera de la empresa (en misión), como puede ser el caso del transporte por carretera.

Gran parte de los accidentes laborales son accidentes de tráfico. Sin embargo, apenas existen estudios diagnósticos detallados y rigurosos que permitan obtener una información útil de cara al planteamiento de acciones preventivas y, consecuentemente, son escasas las actuaciones llevadas a cabo para disminuirlos, a pesar de que su importancia radica sobre todo en que son los accidentes laborales con mayor índice de mortalidad.

Los datos estadísticos disponibles desde las diferentes instituciones implicadas en la prevención de riesgos laborales suponen el punto de partida para el diseño y desarrollo de intervenciones normativo-formativas necesarias para la reducción de la siniestralidad laboral y, más concretamente, de la accidentalidad laboral por tráfico.

Existen diferentes fuentes de información a partir de las cuales se puede estudiar la accidentalidad laboral, como pueden ser las fuentes de datos procedentes del Ministerio de Trabajo, las mutuas sanitarias, compañías aseguradoras, etc. Sin embargo, desde la perspectiva de los accidentes laborales de tráfico, estas fuentes apenas recogen información relativa a las circunstancias y factores que los caracterizan (infracciones, causas, tipo de accidentes...). Por ello, se considera de mayor utilidad el analizar los datos que recoge la Dirección General de Tráfico (D.G.T.) a partir de su parte estadístico de accidentes que, aunque no es considerado como una fuente de datos de accidentalidad laboral propiamente, sí que permite la identificación de este tipo de accidente y además proporciona gran cantidad de información relativa al mismo.

En España, según datos de la Dirección General de Tráfico, en el periodo 2000-2011 se han registrado más de 1.300.000 conductores víctimas de accidentes de tráfico (heridos leves, graves y muertes), si suponemos que más del 30% de dichas víctimas se desplazaba por motivos laborales (accidente en misión o in itinere), significa que uno de cada tres conductores víctima de accidentes de tráfico, son víctimas de accidentes laborales.

En los últimos 10 años el número de conductores víctimas de accidentes laborales se ha incrementado en un 54%, de manera similar en ambos tipos de desplazamiento. Se podría añadir, según datos procedentes del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que este incremento experimentado por la siniestralidad laboral de tráfico ha sido mayor que el aumento de cualquier otro tipo de accidente laboral.

Los accidentes laborales de tráfico causan el 10% de las bajas laborales y representan el 40% de los accidentes mortales. Los accidentes laborales de tráfico han aumentado en 2011, con respecto a 2010, un 0.62%. La lesividad de este tipo de accidente es cuatro veces más alta que la de los accidentes ocurridos en jornada laboral.

Según las estadísticas del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, los accidentes de trabajo de tráfico ocurridos en el 2008 supusieron un 9,14% del total de los accidentes laborales totales notificados con baja. Sin embargo, este porcentaje aumenta considerablemente, si particularizamos en los accidentes mortales.

Así, se pierden anualmente cerca de cuatro millones de jornadas laborales, debido a bajas generadas por este tipo de accidentes laborales. Es más, existe un 8,3% más de probabilidad de sufrir un accidente laboral de tráfico que de sufrir un accidente de trabajo común.

Los accidentes producidos por atropellos y golpes por vehículos suponen un 22,22% del total de los accidentes de tráfico mortales y muy graves, siendo también muy importante la causa por atrapamiento por vuelco de máquinas, tractores o vehículos, un 6,51% del total.

El patrón de accidentalidad laboral por tráfico es diferente al del accidente de tráfico cuyo motivo de desplazamiento es por ocio.

Concluyendo, la mortalidad de este tipo de accidentes es alarmante, y existen múltiples razones que explican este hecho, pero sobretodo cabe destacar la escasa intervención a la que se ven sometidos en el marco de los programas de prevención de riesgos laborales en las empresas, y los escasos estudios diagnósticos detallados y rigurosos que permitan obtener información objetiva y real a partir de la que planificar acciones preventivas eficaces. Hoy, por desgracia, el accidente laboral de tráfico es el gran desconocido.

## Perfil del accidente in-itinere y en misión

16

Muchos de los trabajadores que tienen que recorrer mayores distancias para ir y volver del trabajo se levantan antes, duermen menos, se ausentan del trabajo con más frecuencia y llegan tarde al trabajo más a menudo; además se quejan del hacinamiento, el ruido, la contaminación y la humedad de los vehículos con mayor frecuencia que los demás trabajadores. Están más cansados y manifiestan un mayor número de dolores de espalda y de cabeza, trastornos gastrointestinales, palpitaciones, así como diversos trastornos psíquicos.

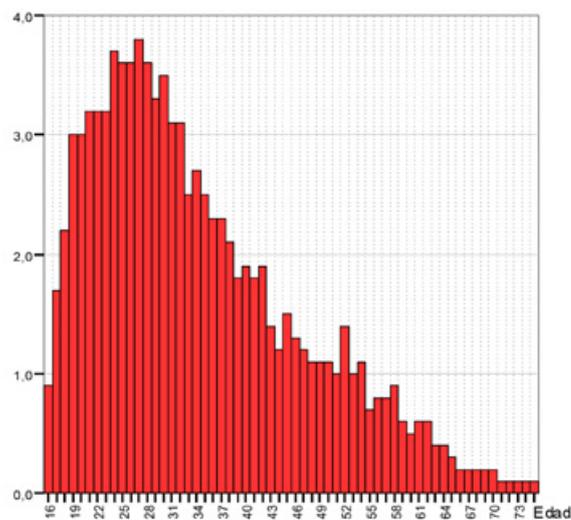
Todas estas características incrementan la posibilidad de tener un accidente, ya que hay un hecho que convierte a los accidentes "in itinere" y "en misión" en especialmente peligrosos, y es el que la mayoría de los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo se producen en momentos del día en que los trabajadores pueden no estar en las mejores condiciones psicofísicas por haber llevado un día de trabajo agotador y tenso, agravando este hecho el tener que realizar un trayecto largo para llegar a su destino. Otro dato importante es que los accidentes laborales de tráfico triplican la duración de la baja laboral con respecto al resto de accidentes laborales.

El 35% de los accidentes son "en misión" y el 65% son "in itinere". Así, en el 2011, los ocurridos en misión supusieron el 18,64% del total de los accidentes de trabajo ocurridos durante la jornada laboral, y los accidentes "in itinere" mortales, supusieron el 86,27% del total de los accidentes de trabajo ocurridos al ir o volver al trabajo. Por ello, si queremos reducir los accidentes laborales de tráfico, deberemos incidir en los desplazamientos al ir y volver del puesto de trabajo.

El accidente en misión se caracteriza por producirse de forma uniforme a lo largo del año, disminuyendo de forma importante en los meses vacacionales (principalmente en agosto). Habitualmente se produce de lunes a viernes, sobre todo en las horas matinales de la jornada laboral, entre las 8 y las 15 horas se registran el 50% de los accidentados por este tipo de desplazamiento (Gráfica 2).

Los vehículos que tienen un mayor peso relativo en este tipo de accidentes son los camiones y las furgonetas (profesionales del transporte), seguido de las motocicletas. La colisión es el tipo de accidente más frecuente (en un 72% de los casos). Se registra en mayor proporción en zona urbana (60%) que en carretera (40%).

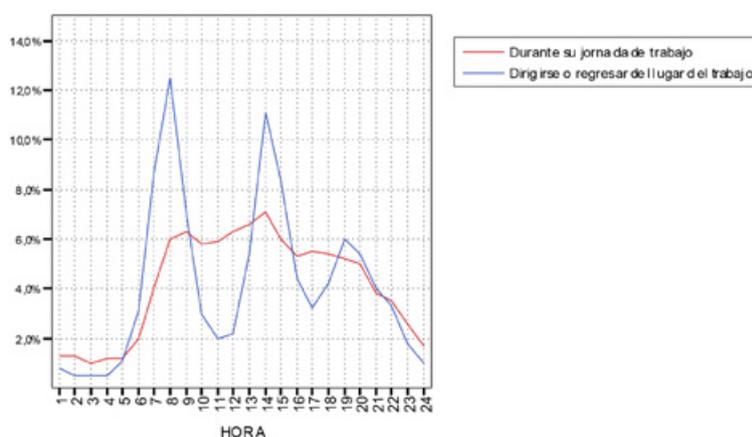
El grupo de edad más afectado es el de los jóvenes (el 37% tiene entre 20 y 30 años) aunque no parece estar relacionado con la falta de experiencia en la conducción. La infracción que se registra en más ocasiones es la **conducción distraída o desatenta** (en un 17% de los casos), consecuencia de una conducción continuada.



Gráfica 1: Distribución porcentual de los conductores víctimas de accidentes en misión en función de la edad

La mayoría de las lesiones se producen en la cabeza y cuello, y en las extremidades, destacando la baja utilización de los accesorios de seguridad pasiva como el cinturón o el casco si los comparamos con el resto de desplazamientos.

De forma similar, el accidente in itinere también se suele dar de lunes a viernes aunque es mayoritario alrededor de las horas de entrada y salida del trabajo, con horas punta a las 8 de la mañana y a las 14 horas (Gráfica 2). La evolución a lo largo del año es constante, descendiendo sobretudo en los meses de vacaciones.



Gráfica 2: Distribución de los accidentes in itinere y en misión en función de la hora de ocurrencia

La mayoría de estos conductores accidentados son varones (un 71% frente al 26% de mujeres), aunque el peso relativo de las mujeres es mayor in itinere que en el resto de desplazamientos. También suelen ser los jóvenes el grupo más afectado (aproximadamente el 39% tiene entre 20 y 30 años) y con poca experiencia en la conducción (casi el 20% posee el permiso de conducción menos de 2 años).

Circulan mayoritariamente en turismos (58%), ciclomotores (22%) y motocicletas (12%), vehículos que a su vez son relativamente nuevos (casi el 34% tiene menos de 2 años de antigüedad).

El tipo de accidente más representativo es la colisión frontal y frontolateral (un 40% de los casos), seguido de la colisión por alcance y la salida de vía. Aunque la mayoría aparentemente no había cometido ninguna infracción (el 52%), en los casos en que ésta puede ser registrada, destaca la conducción distraída o desatenta (en un 20% del total de conductores accidentados in itinere). El 14% no es capaz de adecuar la velocidad a las condiciones de la vía o sobrepasa las limitaciones de velocidad establecidas.

Se registra por igual en carretera (principalmente en vías convencionales) y en zona urbana (51% y 49% respectivamente), sobretodo en desplazamientos de corta duración (el 83% de los conductores accidentados llevaban conduciendo menos de 1 hora) y poca distancia (el 86% son desplazamientos locales).

La mayoría de las lesiones se producen en el cuello y cabeza (un 34% de estas víctimas no usaba accesorios de seguridad como el cinturón), y en la extremidades (sobre todo en las inferiores).

Por otra parte, hay una serie de características tanto personales como laborales de ambos tipos de accidentes que no podemos obviar dada su importancia. Éstas son:

- La variable sexo: hasta el momento, numerosos estudios desvelan que las mujeres sufren menos este tipo de accidentes que los hombres, aumentando considerablemente esta diferencia, conforme aumenta el grado de lesión en los mismos.
- La variable edad: numerosos estudios apuntan que, a medida que la edad aumenta, disminuye la accidentalidad y con ella la gravedad de las lesiones; siendo el sector de los jóvenes, el mayor grupo de riesgo en este tipo de accidentes.
- La variable relación laboral: hay muchos aspectos ligados a la relación laboral que el trabajador puede tener con la empresa. De hecho, son las personas que tienen contratos temporales, las que sufren en mayor medida accidentes "in itinere", al contrario que los trabajadores que tienen contratos indefinidos o fijos, que sufren menos este tipo de accidentes, además de no ser tan graves como los anteriores.
- La variable antigüedad: los trabajadores que tienen mayor antigüedad en la empresa son los que sufren menos este tipo de accidentes; de hecho prácticamente la mitad de estos accidentes tienen lugar durante los dos primeros años en la empresa.
- La variable profesión: según numerosos estudios esta variable no es objetiva, ya que la profesión a desempeñar no es algo relevante para tener mayor o menor probabilidad de sufrir este tipo de accidente.

- La variable actividad de la empresa: muchos estudios han observado que sí existe un mayor riesgo de accidente dependiendo del tipo de actividad que se desarrolla en la empresa. De hecho, se registran un mayor número de accidentes en trabajadores del sector industrial que en trabajadores del sector agrícola o de servicios o incluso de aquellos que desempeñan su actividad en oficinas.
- La variable estatus en la empresa: el estatus tiene mucha relevancia en cuanto a accidentes “in itinere” se refiere, ya que, se ha observado que el personal directivo y de gerencia de una empresa sufre este tipo de accidentes en menor medida, frente a los oficiales, especialistas y peones, que los sufren con mayor frecuencia.
- La variable tamaño de la empresa: se ha observado que la mayor tasa de accidentalidad se da en trabajadores de empresas más pequeñas (hasta 50 trabajadores), frente a los que trabajan en empresas de mayor tamaño.

Así, hemos visto que existen muchas diferencias en cuanto al riesgo de padecer un accidente “in itinere” y “en misión”, respecto a diversos factores, tales como el sexo, la edad, la relación laboral (tipo de contrato), la antigüedad en la empresa, el tipo de actividad de la empresa, el estatus y el tamaño de la empresa. También podemos hablar de las condiciones psicofísicas del trabajador, las horas que utiliza para realizar desplazamientos, el tipo o estado de la vía, la distancia recorrida, la velocidad, el modo de transporte, etc.

Algunos de estos factores podrían ser disminuidos mediante una serie de medidas fomentadas desde las propias empresas, con el objetivo de reducir o eliminar la exposición al riesgo; como por ejemplo la construcción de comedores en los centros de trabajo, la implantación de servicios adecuados de transporte donde el trabajador no tuviera que utilizar su propio vehículo, etc. Pero a pesar de las medidas que puedan tomar las empresas, **es el propio trabajador el mayor responsable de salvaguardar su vida**. Para ello debe existir una formación e información adecuadas en materia de seguridad vial, que junto con la propia participación de los trabajadores y de la empresa, puedan reducir la siniestralidad, siendo conscientes de los riesgos que tienen en la conducción, cómo pueden evitarlos y cómo pueden afectarles, con el fin de que modifiquen sus actitudes y eliminen comportamientos inadecuados, así como conductas de riesgo.



## Situación actual de las Empresas

La situación real de las empresas españolas, es que la mayoría no cuenta con una implantación de políticas preventivas en el sentido estricto que especifica la Ley de Prevención de Riesgos laborales, en cuanto a los accidentes de tráfico se refiere.

La Seguridad Vial es una materia que no es conocida por los técnicos de prevención de riesgos laborales superiores, y quizás por ello no es una prioridad en la política de prevención de las empresas.

Sin embargo, y a la vista de los datos, en torno al 20% de los accidentes mortales de trabajo son relativos al tráfico. Entonces ¿por qué no forman parte importante dichos accidentes de la acción preventiva de nuestras empresas?

Actualmente, las únicas acciones que emprenden los empresarios en este sentido, es cumplir con ciertos requisitos legales relativos al tráfico rodado, en cuanto a documentación reglada (ITV, permisos de circulación, permisos de conducción...). Pero esto no es suficiente para garantizar la seguridad de los empleados.

No se gestiona la seguridad vial por parte de las empresas. Algunas sí cumplen la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; y planifica jornadas, descansos, de forma que mitiguen la fatiga, el sueño, etc., que constituyen factores de riesgo susceptibles de provocar los accidentes de tráfico.

20

Pero en general hay una escasa sensibilización y conocimiento en el ámbito laboral de las obligaciones empresariales en materia de prevención de riesgos laborales, y que dicha prevención ha de alcanzar a las actividades relacionadas con el tráfico de vehículos. Esto, unido a la carencia de técnicos especializados en la materia en los servicios de prevención o entidades formativas hace que no se tengan en cuenta estos aspectos a la hora de realizar los Planes de Prevención de las empresas.

Entre 2003 y 2011, si observamos los datos de accidentalidad, veremos que la tendencia a la baja de los accidentes mortales de tráfico, no lo es tanto si atendemos a los datos de los accidentes laborales mortales de tráfico. Es más, dentro de los accidentes de tráfico mortales, los de trabajo han incrementado su porcentaje, pasando del 10% en el 2003 al 12% en el 2008. Todo ello, nos hace concluir que para continuar reduciendo las víctimas mortales de los accidentes de tráfico, se ha de incidir en los trabajadores.

De hecho, y tal y como hemos expuesto anteriormente, si los accidentes laborales mortales de tráfico suponen el 40% de los accidentes laborales mortales, la seguridad vial es la clave para reducir nuestra siniestralidad laboral.

Así pues, el reto consiste en incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas, y en sus planes de formación preventiva, implicando así tanto a los empresarios como a los trabajadores en las políticas de seguridad vial.

Tal y como se indica en documentos divulgativos de la Dirección General de Tráfico y del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo:

*“La gestión eficaz de la Seguridad Vial Laboral depende de su grado de integración preventiva dentro de la empresa. Cada organización debe revisar su sistema preventivo y sopesar si cubre de manera adecuada esta área de trabajo especialmente:*

- Si su política de seguridad y salud laboral comprende la Seguridad Vial Laboral.*
- Si existen objetivos y metas, relevantes, medibles y respaldados a nivel directivo.*
- Si su estructura garantiza la cooperación de todos los departamentos que tengan distintas responsabilidades en la seguridad vial (en empresas de gran tamaño) y toma en consideración las distintas relaciones entre las actividades de conducción.*
- Si existen procedimientos que garanticen la Seguridad Vial Laboral (por ejemplo, el mantenimiento periódico de vehículos y las inspecciones reglamentarias).*
- Si existen procedimientos que aseguren la fiabilidad de la información sobre los accidentes producidos.*
- Si existen procedimientos para valorar la eficacia del sistema de gestión del riesgo vial laboral”.*

Lamentablemente, en la actualidad, nuestras empresas no realizan esta gestión eficaz de la Seguridad Vial Laboral aquí recogida. Es el momento de cambiar esta realidad.

### **Aportación de las empresas para paliar esta problemática**

El accidente de trabajo de tráfico es un problema laboral y por tanto debe ser contemplado en el Plan de prevención de riesgos laborales de las empresas.

Las empresas que han de contemplar estos riesgos en su Plan de prevención, especialmente no son sólo aquellas cuya actividad principal la constituya el transporte de mercancías, sino aquellas en las cuales para el desempeño de su función se incluya cualquier variedad de transporte, y aquellas en las cuales el desarrollo de su actividad conlleve el uso del transporte tanto de sus materias primas como de sus productos generados.

Estas empresas deberán gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a los que están expuestos sus trabajadores como conductores, mejorando así la prevención de los accidentes de circulación que sufren dichos trabajadores en su jornada laboral.

Por ello, el Plan de prevención, no afectará únicamente a aquellos trabajadores cuya tarea principal sea la conducción, sino también aquellos que pese a que tienen otras funciones, que también realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan.

La prevención de riesgos laborales se ha de aplicar también a las actividades laborales relacionadas con la conducción, de igual manera que al resto de las actividades laborales.

Así, las empresas deberán gestionar la seguridad vial, identificando adecuadamente los factores de riesgo, y realizando una evaluación de los mismos, para planificar finalmente las actividades preventivas derivadas de dicha evaluación.

Pero, ¿supone un sobre coste la realización de dichas acciones? La seguridad vial de la empresa no debe considerarse como un coste, sino como una inversión; una inversión en la dirección de ahorrar a la empresa los costes económicos que suponen los distintos accidentes laborales de tráfico, costes debidos a bajas, días de trabajo perdidos, reparación de vehículos, etc.

Así, las empresas deberán elaborar un plan estratégico de seguridad vial dentro del Plan General de prevención de riesgos laborales. Para elaborar dicho plan, se necesitará identificar previamente las características diferenciales de los accidentes laborales tanto “in itinere” como en misión, y llevar un registro de este tipo de accidentes, detectar la tipología de los mismos y elaborar los mapas de riesgo de las rutas. También será necesaria la investigación pericial del tipo de siniestro, si este se produce, y elaborar campañas de sensibilización, información, supervisión y control.

Se trata, en definitiva, de realizar un seguimiento estricto de los diferentes grupos, situaciones y condiciones de riesgo que definen los accidentes in itinere y en misión, esto es fundamental para reconocer claramente el problema, y actuar en consecuencia.

Con esta metodología, se permite determinar la tasa de riesgo aceptable, y las estrategias de prevención que posibilitarán que se cumplan los objetivos estratégicos del Plan de Seguridad a implementar, es decir, que dichas tasas de riesgo aceptable vayan disminuyendo.

Así pues, y con la premisa de que **todo lo que no es seguro, no es rentable**, las empresas deberán realizar una evaluación, y contemplar en el diseño de su sistema de prevención de riesgos laborales la evaluación y gestión de los accidentes de tráfico, para hacer segura, y por tanto rentable, su actividad.

En el marco jurídico del dicho sistema preventivo, las empresas deberán contemplar el riesgo de accidentes laborales de tráfico en su evaluación inicial de riesgos, así como evaluar los riesgos de errores humanos en la conducción, los factores psicosociales y la capacidad de conducción, la motivación en la conducción, las emociones en



la conducción, la conducción bajo los efectos de las drogas, alcohol, fármacos, etc. La empresa también adoptará medidas de planificación preventiva derivadas de dicha valoración de riesgos, y el servicio de prevención propio o ajeno deberá contar con personal técnico especializado en seguridad vial.

En cuanto al trabajador conductor del vehículo, deberá contar con autorización administrativa habilitante para la conducción de los vehículos que utiliza, deberá haber recibido formación preventiva en seguridad vial, además de la correspondiente vigilancia de la salud, y estará sometido a controles de alcoholemia y sustancias estupefacientes. También se cuidará que ni el tipo de contrato laboral, ni el sistema de remuneración, ni la jornada laboral, incidan en el régimen de prestación laboral, es decir, que dichas condiciones, no desemboquen en un incremento de la velocidad de conducción. En caso de la utilización de tacógrafos, éstos deberán de ser utilizados de forma que controlen la jornada laboral, y se cumplan con los límites legales establecidos.

Por otra parte, y prestando atención a los vehículos utilizados, debe atenderse a que la titularidad del vehículo utilizado, no modifica las obligaciones preventivas del empresario. Dicho vehículo es un equipo de trabajo, y como tal, se han de cumplir todas las obligaciones derivadas. Por supuesto se realizarán las revisiones y mantenimiento de acuerdo con las instrucciones técnicas del fabricante, y no se modificarán sus características técnicas o prestaciones o usos previstos por dicho fabricante. Las inspecciones técnicas se realizarán cumpliendo en tiempo y forma con la normativa de la Autoridad administrativa de tráfico o transporte público o de mercancías correspondiente.

Si prestamos atención a la actividad desempeñada, se deberán evaluar los riesgos específicos del transporte de mercancías, o de viajeros por carretera, o de transporte urbano, o de reparto, o de la actividad de carga y descarga por medios propios o ajenos, los debidos al tráfico en el interior de puestos, aeropuertos parques logísticos... y adoptar las medidas preventivas consecuentes con dichas evaluaciones realizadas.

Las rutas, ya sean programadas, regulares o variables, deberán ser evaluadas en cuanto a sus riesgos inherentes de dicha ruta prevista o posible. Además de evaluarán los coeficientes de incremento del riesgo por la realización de rutas fuera de nuestro país, en países comunitarios y en países extracomunitarios, y adoptar las medidas preventivas consecuentes a dichas evaluaciones.

También es necesario el análisis y evaluación del objeto del transporte. Así, si se transportan a pasajeros, se deberá evaluar el riesgo inherente de la tipología o estado de los mismos (si son niños, discapacitados...); si son mercancías, se deberán evaluar los riesgos inherentes a sus características, su correcta estiba, o incluso a la naturaleza de la propia mercancía; si lo que se transporta son mercancías peligrosas, se deberá cumplir con la normativa específica, y contar con recursos preventivos al efecto, así como con el Consejero de Seguridad que deberá coordinarse o unificarse a dichos recursos preventivos. Como siempre, una vez realizada la evaluación, se adoptarán las medidas preventivas consecuentes a la misma.

La organización preventiva del empresario debe contar con un plan de medidas de emergencia, proporcionando información preventiva a los trabajadores, e impartiendo formación preventiva específica en seguridad vial, y en aspectos que inciden directa o indirectamente en el riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Se contará con la participación de los representantes de los trabajadores en dicha evaluación del riesgo de accidente laboral de tráfico y en la planificación de las medidas preventivas, y se les proporcionará a los trabajadores formación e información preventiva específica en esta materia en atención a su condición de representantes legales de los trabajadores. En

definitiva, se adoptarán las medidas de coordinación preventiva derivadas del artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, y del Real Decreto 171/04.

Finalmente, tan sólo apuntar que en caso de la ocurrencia de un accidente laboral de tráfico, es necesaria su investigación. Dicha investigación se realizará por el Servicio de Prevención y consistirá en averiguar las circunstancias directas e indirectas que pudieran haber influido en dicho accidente laboral de tráfico, tanto en misión como in itinere. Así mismo, se tendrá en cuenta los factores que hayan podido influir, junto con los factores relacionados con la pericia del conductor o terceros. Una vez realizada y concluida dicha investigación, se revisarán las medidas propuestas en la planificación de la actividad preventiva y se comprobará su eficacia.

En definitiva, las empresas deberán evaluar y diseñar un sistema de prevención de riesgos laborales y deberán incorporar la evaluación y gestión de los accidentes laborales de tráfico, tal y como está recogido en este documento.

## **Aportación de las Administraciones para paliar esta problemática**

Si bien desde las empresas, son importantes las actuaciones ya mencionadas, también lo es la implicación de las distintas administraciones públicas, para impulsar la Seguridad Vial en nuestras empresas.

Para lograr dicho objetivo, será necesario promover la coordinación entre las prácticas de los distintos actores, incentivando a empresas y trabajadores mediante premios, sellos de calidad, etc. y facilitándoles una formación continua en este aspecto.

Es muy importante lograr la sensibilización de la población frente a este problema, por lo que serían necesarias campañas que logren concienciar y cambiar el comportamiento de los trabajadores-conductores. Estas campañas debieran estar al alcance de todos ellos, en medios de comunicación, pero también mediante distintas publicaciones, organización de jornadas especializadas, en páginas web, etc. De forma que estén al alcance de todas las empresas y trabajadores.

Así, si la Seguridad Vial forma parte de la cultura de prevención de nuestras empresas, esta deberá formar parte de la formación para el empleo impartida por los distintos organismos.

Para lograr los objetivos impuestos, también será necesario investigar y conocer con más detalle las causas del problema. Lamentablemente, no existen muchos estudios rigurosos que arrojen una información que permita un planteamiento claro de acciones preventivas. De ahí la importancia de conseguir un Sistema de información de Seguridad Vial Laboral que integre datos de los accidentes de trabajo y de los accidentes de tráfico. Para ello, será necesario coordinar la información de origen, por un lado los atestados de tráfico, y por otro los partes de accidente de trabajo, y armonizar la terminología, para poder compartir datos, y obtener una información fiable, la cual pueda ser analizada en profundidad.

Otro aspecto importante a tener en cuenta a la hora de prevenir este tipo de accidentes, será la gestión de las comunicaciones y los desplazamientos de los trabajadores, planificando la localización de polígonos industriales, y dotando a éstos de las adecuadas redes de transporte público. Así como fomentando acciones como la coordi-

nación de los tiempos de trabajo entre las distintas empresas en cuanto a sus horas de entrada y salida, o acciones como compartir coche entre empleados.

También es necesario el estudio profundo de la problemática, estudiando los accidentes laborales de tráfico en profundidad y calculando los costes de dicha accidentalidad.

Son muchas las acciones que los distintos organismos públicos pueden emprender con el objetivo de paliar este problema.

### Recomendaciones finales

Para finalizar, se recogen algunas recomendaciones finales que implican a todos los agentes involucrados, tanto en el ámbito de la empresa privada, como en cuanto a Administraciones implicadas (mutuas de accidentes y seguros, Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Inspección de Trabajo y Seguridad, DGT, administraciones autonómicas y locales...). La coordinación activa entre dichos agentes y las administraciones será necesaria para lograr el objetivo final consistente en la reducción de los accidentes laborales de tráfico.

- Revisión curricular de los estudios de capacitación del Técnico en prevención de riesgos laborales con la implementación de:  
Diploma de Postgrado en Seguridad Vial Laboral.  
Creación de la guía de la actuación inspectora en materia de Seguridad Vial Laboral.  
Actualmente, la Universidad de Valencia (UVEG) oferta la posibilidad de cursar un diploma de postgrado en Seguridad Vial Laboral.
- Las empresas deben investigar todos los accidentes que causen baja laboral. Los accidentes in-itinere y en misión tienden a presentar parámetros característicos de distribución. Es decir, el análisis de este tipo de accidentes nos permite concretar los grupos de riesgo y los reincidentes, lo que facilita la priorización de las intervenciones.
- Revisar la operatividad real del técnico de prevención de riesgos laborales. El técnico de prevención debe actuar de puente entre la jefatura de producción y la de Recursos humanos. En el organigrama operativo debe depender directamente del gerente de la empresa.
- Manejo de las herramientas informáticas de cálculo de costes de los accidentes in-itinere y en misión, teniendo en cuenta los costes directos e indirectos. Pudiendo presentar así la rentabilidad de las medidas implantadas.
- Elaboración de un protocolo general destinado a introducir la cultura de seguridad vial en las empresas. Acciones y temporalidad concreta.
- Elaboración de un manual básico de seguridad vial en la que se especifiquen las causas más comunes de este tipo de accidentes, los factores de riesgo más comunes, la clasificación básica entre errores e infracciones y el tratamiento preventivo, corrector y de control de cada uno de ellos.

- Elaborar una herramienta de evaluación de las acciones realizadas en seguridad vial. Elaborar un cuestionario de registro de actitudes y conocimientos en Seguridad vial.
- Introducir en los sistemas sancionadores de las empresas, medidas correctoras de carácter rehabilitador. Este tipo de estrategias se han mostrado como las más eficaces en la reducción de la accidentalidad.
- Elaborar mapas de riesgo de los recorridos por los que circulan los trabajadores. Especificando los tramos de concentración de accidentes, los índices de peligrosidad (IP), la realización de obras y las Intensidades Medias Diarias (IMD) de las carreteras. En función de estos criterios informar a los trabajadores y pactar rutas alternativas.
- Información a todos los trabajadores en el Tablón de avisos de los accidentes ocurridos, las consecuencias, las causas posibles y las recomendaciones a seguir. Es muy importante en los programas de implementación de la cultura de seguridad, generar climas de confianza en la comunicación.
- Implantación de los programas de reducción del consumo de alcohol en las empresas. Protocolos de detección y campañas de información.
- Generación de un programa consensuado de escalonamiento de entrada y salida a las empresas en los Polígonos. El tráfico de agitación es una fuente de accidentalidad in-itinere y en misión. Es muy importante que lo coordine y supervise un mediador externo.
- Tener un registro de las fechas de revisión de las ITV de los vehículos de los trabajadores, y facilitar 2 horas laborales a cargo de la empresa para su revisión.
- Fomentar el uso del transporte colectivo, así como incentivar, incluso proveer de medidas de seguridad tales como cascos como si fuera parte del vestuario que se utiliza para trabajar en muchas empresas.
- Mantener informado en todo momento al trabajador cuando esté expuesto a factores que puedan tener efectos secundarios sobre su capacidad de conducción, tales como: colas, disolventes, pesticidas, etc.
- Establecer en las retribuciones por objetivos de los responsables de cada sección, criterios de seguridad vial en el cálculo de los objetivos. Es decir, en función de la accidentalidad en su sector se establece un cálculo corrector que le incrementa o le disminuye el porcentaje retributivo en la variable por objetivos.
- Implementar campañas de seguridad vial anualmente, orientadas a la utilización de los sistemas de seguridad activa y pasiva, y la información de los diferentes factores de riesgo y que efectos producen en la conducción.

# EVALUACIÓN DEL RIESGO VIAL EN LA EMPRESA: METODOLOGÍAS PRÁCTICAS

Dr. MIGUEL VERDEGUER CUESTA  
Coordinador de Prevención FREMAP

## Antecedentes

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales requiere evaluar los riesgos de los puestos de trabajo. Ello, no conlleva dificultad a los técnicos de prevención, pero no ocurre lo mismo cuando el riesgo a evaluar es el vial, pues no se dispone de metodología ni criterios tan definidos como en el riesgo industrial.

Describimos dos métodos que pueden ser utilizados para este fin, lo cual, esperamos sea una ayuda para los técnicos interesados en la Seguridad Vial Laboral.

El riesgo vial es laboral, y de ahí los accidentes in itinere y en misión (cuantitativamente significativos, 23% de los accidentes graves laborales y 32% de los mortales en 2012). Por ello, deben aplicarse los procedimientos preventivos incluidos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL): Eliminación de peligros, evaluación del riesgo, información, formación e integración dentro de la gestión preventiva de la empresa.

La citada LPRL en su artículo 16, indica que los instrumentos para la gestión y aplicación del plan de prevención de riesgos laborales son: La evaluación de riesgos y la planificación de la actividad preventiva. Asimismo, en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, se indica la necesidad de incorporar la seguridad vial en el plan de prevención, lo cual requerirá integrar el riesgo vial, y proceder a su evaluación.

La Instrucción 9/2010 de la Inspección de Trabajo, menciona la identificación de los factores de riesgo y la evaluación de los mismos, así como la planificación de las actividades preventivas que se deriven de dicha evaluación. En la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de Seguridad Vial en las Empresas, se localiza otra referencia en el cuestionario de comprobación, realizándose la siguiente pregunta: ¿Se contempla el riesgo vial en la evaluación inicial de riesgos?, y a continuación, se indican once variables relacionadas con el factor humano, que por ser variables de estado y de rasgo, puede haber casos en los que prácticamente sea imposible tenerlas en cuenta, pues las respuestas pueden variar a lo largo del tiempo de una forma significativa, lo cual complicará el proceso de evaluación. Esta dificultad, está recogida en la Guía para la integración de la prevención de Riesgos Laborales que desarrolla el RD 604/2006, donde podemos leer: "...La eficacia de las medidas será prácticamente independiente de la actuación del trabajador, pero en otros casos como en el del riesgo asociado a la conducción de un vehículo, esto no es posible, y la magnitud del riesgo puede llegar a estar muy condicionada por la conducta del trabajador...". Y por último, debemos hacer mención al acuerdo firmado el uno de marzo de 2011 entre el Ministerio de Interior y el de Trabajo, donde se incluyen seis puntos a contemplar en los planes de movilidad y seguridad vial, siendo la evaluación del riesgo vial uno de ellos, siempre según el citado acuerdo.

La LPRL en su artículo 4, indica que para calificar un riesgo, se valorará conjuntamente la probabilidad de que se produzca el daño y la severidad del mismo. La probabilidad dependerá de unas variables, y las relaciones entre ellas, facilitarán la adopción de un modelo que podrá ser empleado en la evaluación.

La evaluación deseable aunque no ideal, es la cuantitativa. Ya decía W. Thomson conocido como Lord Kelvin, que el conocimiento de un fenómeno estaba ligado a poder disponer de observaciones y mediciones del mismo. No obstante, casi todas las evaluaciones se adaptan a una modalidad cualitativa que suele abarcar desde el riesgo trivial al intolerable, pasando por el tolerable, moderado e importante (niveles de riesgo contemplados en la Figura 1).

Una cuestión fuera del tema que nos ocupa, sería discutir hasta qué punto podemos asumir un riesgo tolerable o moderado, o incluso, por qué se están haciendo evaluaciones de riesgos sin haber siquiera eliminado previamente los posibles peligros que pudieran afectar al trabajador.

Probab / Consecuencia	Ligeramente dañino	Dañino	Extremad dañino
Probabilidad baja	Riesgo trivial (1)	Riesgo tolerable (2)	Riesgo moderado (3)
Probabilidad media	Riesgo tolerable	Riesgo moderado	Riesgo importante (4)
Probabilidad alta	Riesgo moderado	Riesgo importante	Riesgo intolerable (5)

Figura 1: Niveles de riesgo. UNE 81905 Ex. Julio 1997

Otro aspecto a considerar en la evaluación del riesgo vial, es la percepción de que es realmente un riesgo y no olvidar la opinión que tienen del mismo los técnicos de prevención.

Cabe plantearse además, el grado de adecuación del nivel de riesgo objetivo percibido por el trabajador y por el evaluador, además de la diferencia entre el riesgo objetivo y subjetivo percibido por el trabajador, que en definitiva, hará que se considere el accidente como un hecho causal o, casual y fuera de su control, eludiendo por ello, acciones preventivas. Por otro lado, el hecho de que no suelen ocurrir accidentes siempre que se cometa una acción peligrosa, hace que el nivel de riesgo objetivo del trabajador difiera del real y se reduzca notablemente.

### ¿Se percibe el riesgo vial como tal?

En la segunda encuesta sobre Condiciones de Trabajo en la Comunidad Valenciana realizada en el año 2.009, se presentaba a los trabajadores una lista con 17 riesgos: El 9,5% de los encuestados, señalaban su exposición al riesgo; los hombres resaltaban el riesgo más que las mujeres; y cuando de 15 causas, elegían 3, en ellas sólo el 8% lo identificaban como riesgo.

La Séptima Encuesta de Condiciones de Trabajo realizada en 2.011 por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, indicaba que sobre 19 riesgos, entre el 4% y el 11% de los encuestados decían que en su trabajo existía el riesgo

de atropello y aplastamiento, y entre el 6% y el 15% de los trabajadores sobre diez causas, alegaban que los accidentes que tenían, estaban relacionados con el tráfico.

Un estudio elaborado por FESVIAL en 2.012, refiere que el 66% de los trabajadores consideraría positivo el que las empresas lleven a cabo acciones preventivas en la materia, y el 44% considera que usar el transporte privado para acudir al trabajo, supone un riesgo, aunque para los menores de 29 años no es así y, 6 de cada 10 trabajadores indican que sí que existe el riesgo vial en sus desplazamientos.

En el Estudio realizado por la Sociedad de Prevención de FREMAP y el RACC en mayo de 2.012, se concluye que existe una relación directa entre el tamaño de la empresa y el interés por la prevención del riesgo vial. Así, las empresas con menos de 250 trabajadores, lo contemplan en un 49% en sus evaluaciones, y en un 65% cuando el número de trabajadores es mayor; y si hacemos referencia a la estimación del mismo, el 49% lo consideran moderado, y un 41% trivial, lo cual difiere de los datos sobre accidentabilidad que posicionan el peligro en primer lugar. En cuanto a los técnicos de prevención, en una encuesta realizada en 2.010 por Verdeguer Cuesta M. a 140 técnicos de prevención en activo pertenecientes a servicios de prevención ajenos, propios y mutuas, el 92% no conocían metodologías de evaluación vial específicas, y más del 90% no habían realizado una evaluación vial.

### Metodología a emplear

La primera duda, será plantearnos si la evaluación la efectuamos por puestos de trabajo o por trabajador. La LPRL indica que hagamos la evaluación teniendo en cuenta las características de los puestos y de los trabajadores que deban ocuparlos, pero entre los trabajadores existen muchas diferencias objetivas: Edad, sexo y variables de personalidad entre otras, aparte del tipo y antigüedad del vehículo utilizado en los desplazamientos, la carretera empleada, etc. Una evaluación por puestos de trabajo, no contempla dichas diferencias, por tanto, no se ajustará a las características del trabajador-conductor, por ello lo recomendable y asumido por diversos autores es la realización de la evaluación por trabajador.

Por otra parte, el que un trabajador indique que acude al trabajo con un automóvil y luego lo haga con una motocicleta alterará el resultado. Una medicación incompatible con la conducción o un estado emocional alterado, pueden modificar el comportamiento del conductor repercutiendo ello en la evaluación, que al final puede acabar como las evaluaciones que actualmente se están realizando, en las que se recomienda respetar el código de la circulación, no correr, no beber y evitar las distracciones, además de indicar que el vehículo debe pasar las correspondientes y periódicas revisiones de la ITV. Estas recomendaciones, se suelen agregar a cualquier puesto de trabajo y por lo genéricas que son, no aportan nada ni inciden sobre la actividad preventiva de la empresa.

Una variable que no se tiene en cuenta en las evaluaciones pero que tiene su importancia en el riesgo vial, es el sexo del trabajador, pues si atendemos al índice de incidencia de los accidentes mortales in itinere en el año 2012, este es del orden de 3,4 veces superior en los hombres, siendo el porcentaje de hombres trabajadores del 54% y de mujeres el 46% y con estos porcentajes el 78 % de los accidentes mortales in itinere se relacionan con los hombres, aunque a nivel cuantitativo las mujeres tengan más accidentes pero, de una gravedad muy inferior a la de los hombres.

Muchas de las referencias para realizar la evaluación del riesgo vial, parten de la clásica matriz de W. Haddon, que aparte de indicar las actuaciones a realizar antes, durante y después del accidente, divide las causas del origen del mismo en una serie de factores que son: El factor humano, factor entorno o carretera y factor técnico o vehículo.

En todos los accidentes habrá intervendrá una o más de estos tres factores, aunque predominando de forma notable y muy significativa el factor humano.

Actualmente, debido a la mejora de las carreteras y vehículos, el porcentaje atribuible al factor humano podría cifrarse en valores del orden del 80%-95%, ya que por ejemplo, es el conductor el que decide correr o no en condiciones meteorológicas adversas y en carreteras peligrosas, o el que decide conducir un vehículo cuando este cuenta con una iluminación deficiente o neumáticos en mal estado.

En el modelo que se describe para evaluar el riesgo, se ha estimado para el factor humano un 81% (porcentaje muy conservador), para el factor entorno un 12%, y un 7% para el factor vehículo.

### **Factores del Riesgo Vial**

Pocos manuales cuentan con algún capítulo dedicado a la evaluación del riesgo vial y cuando es así, mencionan los factores indicados (humano, entorno y vehículo), indicando que en la evaluación se deben contemplar una serie de variables relacionadas con ellos, pero no suelen dar ninguna relación o criterio para obtener un nivel de riesgo. Sí que existen cuestionarios que aunque indiquen su uso para realizar la evaluación, están orientados a la obtención de un análisis preliminar de la movilidad y del plan de movilidad, que no tiene nada que ver con la evaluación del riesgo vial.

La Guía de la Inspección de Trabajo, remite a una relación de riesgos y variables pero no indica cómo efectuar una estimación del riesgo, pues no es el cometido de la misma, aunque orienta y bastante bien, sobre qué aspectos debemos tener en cuenta, algunos de estos riesgos, aunque deberíamos denominarlos más bien peligros, son los siguientes:

#### **Factor humano:**

- Errores humanos en la conducción.
- Factores psicosociales y capacidad de conducción.
- Motivación en la conducción.
- Emociones en la conducción.
- Fatiga y conducción.
- Sueño y conducción.
- Conducción bajo los efectos de drogas, alcohol y fármacos.
- Agresividad y conducción.
- Estrés, ansiedad y conducción.
- Velocidad y conducción.
- Estresores del ambiente de tráfico.



Su evaluación, variará de un trabajador a otro de forma significativa y también puede cambiar en un mismo trabajador en un corto espacio de tiempo, por ello más que evaluar o estimar estos riesgos, habrá que diseñar algún protocolo para que los trabajadores sepan que su estado físico o psíquico puede influir en la accidentalidad, de forma que si un trabajador está medicándose con fármacos incompatibles con una conducción segura, este lo advierta a su servicio de prevención para que le modifique el tratamiento a otro compatible con su actividad. La información suministrada y documentada por la empresa en coloquios, charlas y campañas es de vital importancia para ello.

31

Igualmente, se deberá informar a los trabajadores para que si se encuentran en una situación de estrés, fatiga o ansiedad, limiten el uso del vehículo. Pero si estas, u otras situaciones similares que por supuesto, entran en el ámbito personal, no son conocidas por el evaluador, es difícil que se puedan tomar las medidas oportunas, debiendo ser el trabajador en muchas ocasiones, el que interiorice y perciba que existe el riesgo y que debe, con la información de la que dispone, actuar en consecuencia.

### **Factor entorno o carretera:**

- . Tipo de vía o carretera utilizada: Autopista, autovía, nacional, local.
- . Puntos negros y tramos de concentración de accidentes.
- . Provincia o localidad en la que se realiza el trayecto.
- . Climatología y estado meteorológico.
- . Horario del trayecto.

### **Factor vehículo:**

- . Tipo de vehículo: Automóvil, motocicleta, etc.
- . Antigüedad del vehículo.
- . Mantenimiento del mismo.
- . I.T.V. pasada.
- . Estado de los neumáticos.
- . Color del vehículo.

## Métodos de evaluación del riesgo vial

A la hora de definir un modelo para estimar el riesgo, habrá que optar por un conjunto de variables predictoras o independientes que sean factibles de obtener por parte de la empresa sin violar aspectos personales del trabajador lo cual facilitará el proceso.

Previamente a la evaluación, se debe analizar siempre el sistema de gestión del riesgo vial que la empresa ha adoptado. Esto es primordial y absolutamente necesario. Para ello, se puede utilizar el cuestionario desarrollado por FREMAP Mutua, que cuenta con 33 ítems básicos y da una idea global del grado de implantación de la seguridad vial en la empresa. La cumplimentación del mismo, corresponde a la persona que vaya a encargarse de la actividad preventiva en la empresa o bien puede cumplimentarse en el seno del comité de seguridad y salud de la empresa.

Para efectuar la Evaluación del Riesgo Vial, se proponen dos métodos: Un **modelo lineal** que utiliza como variables predictoras algunas de las que suelen tener relación con este tipo de accidentes; y un método basado en la utilización de **tablas de percentiles** referentes a diversas variables contrastadas y relacionadas con la accidentalidad vial. Posiblemente la metodología de percentiles sea más clara, rápida y práctica para llevar a cabo la evaluación.

### Método lineal

El modelo lineal, para estimar el Factor Probabilidad que junto con el Factor Severidad nos dará el nivel de riesgo, requiere las siguientes variables por Factor:

Factor humano (F.H.):

- Sexo del trabajador.
- Edad.
- Antigüedad en la empresa.
- Tamaño de la empresa.
- Índice de incidencia de accidentes in itinere totales, por sexo y edad.

Factor entorno (F.E.):

- Provincia por la que se circula.
- Tipo de vía más empleada.

Factor vehículo (F.V.):

- Tipo de vehículo.
- Antigüedad del vehículo.

Las consecuencias se clasifican en:

- Ligeramente dañinas.

- Dañinas.
- Extremadamente dañinas.

Para estimar las consecuencias, se tendrá en cuenta que el trabajador tenga su índice de incidencia menos o más elevado, es decir, en función del tipo de vehículo utilizado, edad y sexo del conductor se calculará el índice de incidencia de los accidentes in itinere leves, graves y mortales, escogiéndose el mayor de los tres índices. Si el trabajador presenta un índice más elevado en la categoría de leves, las consecuencias serían ligeramente dañinas, por el contrario, si el índice más elevado corresponde a los accidentes mortales, las consecuencias serían extremadamente dañinas.

El Factor de Probabilidad estimado y la gravedad de las consecuencias, nos definirán una matriz de nueve posibilidades de riesgo, desde el trivial al superior a importante, pasando por el tolerable, moderado e importante, pudiendo si se desea efectuar alguna cuantificación, darle al riesgo trivial el valor de (1) y al superior a importante el de (5).

El Nivel de Riesgo (N.R.), dependerá del Factor Probabilidad y de las consecuencias.

$N.R. = f(\text{probabilidad, consecuencias})$

Factor probabilidad =  $0,81 \times FH + 0,12 \times FE + 0,07 \times FV$

Al existir diferencias significativas y contrastadas por sexos en este tipo de accidentes y, a favor de las mujeres en cuanto a su menor gravedad, para estimar el factor humano será conveniente definir un modelo para cada sexo.

Los datos de carga requeridos para evaluar el riesgo vial de cada trabajador serán los siguientes:

- 1) Sexo
- 2) Edad
- 3) Antigüedad en la empresa
- 4) Número de trabajadores de la empresa
- 5) Índice de incidencia de accidentes in itinere por sexo y edad
- 6) Provincia por la que se circula
- 7) Tipo de vía utilizada
- 8) Tipo de vehículo utilizado
- 9) Antigüedad del vehículo
- 10) Índices de incidencia de accidentes leves, graves y mortales según el tipo de vehículo y sexo del conductor.

Salvo el tipo de vehículo y antigüedad del mismo, los otros datos serán conocidos por la empresa, lo cual facilitará el proceso de captura de datos.

El F.H., se obtendrá pasando a un porcentaje el resultado de la siguiente relación:

F.H. (hombres): Accidentes =  $12687 - 7,8 \times (\text{edad trabajador en meses}) - 1,74 \times (\text{índice de incidencia}) + 10,14 \times (\text{antigüedad en la empresa en meses}) - 7,17 \times (\text{número de trabajadores})$ .

Siendo el índice de incidencia de los accidentes totales in itinere por sexo y edad un dato obtenido de tabla, a continuación, se relacionan los datos para hombres y mujeres.

Varones	Población activa	Nº acc. In itinere	Índice incidencia	Percentil
16-19	324600	4328	1333,33	P100
20-24	1054400	8347	791,64	P89
25-29	1709300	9757	570,82	P78
30-34	1887000	8356	442,82	P66
35-39	1784900	6354	355,99	P55
40-44	1635500	4856	296,91	P33
45-49	1434400	3599	250,91	P22
50-54	1170400	2629	224,62	P11
55-64	917100	2868	312,72	P44

Figura 2: Índices de incidencia de accidentes i.i. totales para varones y edad (2003-06)

Mujeres	Población activa	Nº acc. In itinere	Índice incidencia	Percentil
16-19	218100	1435	657,96	P89
20-24	870400	6118	702,90	P100
25-29	1430500	8545	597,34	P78
30-34	1436700	6967	484,93	P55
35-39	1296700	5012	386,52	P33
40-44	1208800	4242	350,93	P11
45-49	1024900	3744	365,30	P22
50-54	747600	3041	406,77	P44
55-64	499500	2977	596	P66

Figura 3: Índices de incidencia de accidentes i.i. totales para mujeres y edad (2003-06)

F.H. (mujeres): Accidentes = 21628 + 0,28 x (edad trabajadora en meses) – 5,66 x (índice de incidencia) – 71 x (antigüedad en la empresa en meses) – 10 x (número de trabajadores en la empresa).

Los ajustes se han calculado mediante el programa Mystat, y el análisis de varianza se ha comprobado manualmente obteniéndose idénticos valores.

(Coeficiente de determinación = varianza explicada por la regresión / varianza total = 0,96; Coeficiente de correlación múltiple = 0,98; Coeficiente de determinación ajustado que tiene en cuenta el número de variables indepen-

dientes ( $k=4$ ) y los grados de libertad ( $N-K-1$ ) = 0,92. Los valores de la función de ajuste para las mujeres son del mismo orden, aunque los coeficientes son distintos)

Ejemplo de aplicación:

Datos del trabajador para realizar la evaluación del riesgo vial:

- 1) Varón
- 2) 39 años (468 meses)
- 3) 11 años de antigüedad en la empresa (132 meses)
- 4) Empresa con 76 trabajadores
- 5) Índice de incidencia (sexo varón-edad): (356)
- 6) Provincia por la que circula: Valencia
- 7) Tipo de vía utilizada: Nacional
- 8) Tipo de vehículo utilizado: Automóvil
- 9) Antigüedad del vehículo: 10 años
- 10) Índices de incidencia de accidentes leves, graves y mortales, según tipo de vehículo y sexo del conductor

F.H. =  $12687 - 7,8 \times 12 \times 39 - 1,74 \times 356 + 10,14 \times 132 - 7,17 \times 76 = 9211$ . Con este dato en la Figura 10, obtenemos un porcentaje de un 55% que calculado sería de un:  $\% = 9211 \times 100 / 16253 = 57\%$ . Si en lugar de 9211, obtuviéramos un valor negativo, en lugar de 57%, pondríamos 1%.

Nº de accidentes (X1) En ecuación de regresión	Porcentaje correspondiente
16.253	100
9500	58
9000	55
8500	52
8000	49
7500	46
7000	43
6500	40
6000	37
5500	34
5000	31
4500	27
4000	24
3500	21
3000	18
2500	15
1000	6

Figura 4: % correspondiente a accidentes en regresión Hombres

Luego, el coeficiente del F.H es de: 57

Factor Humano =  $0,81 \times 57 = 46,1 \%$

Factor Entorno =  $0,12 \times$  Valor en Figura 5.

Provincia	Autopista	Autovía	Vía convencional	Camino vecinal	Vía servicio
ALAVA	15,6	16,3	65	2,37	0,47
ALBACETE		29,4	63,2	6,77	0,53
ALICANTE	5,9	15,1	76,6	1,85	0,42
BALEARES	9,2	0,58	84,6	5,1	0,29
BARCELONA	20,7	9,1	67,6	2,34	0,08
CASTELLON	18,8	4,3	68,5	7,3	0,93
LEON	4,77	12,6	81,5	0,83	0,23
LAS PALMAS	14	18,6	65,5	1,3	0,38
TERUEL		4,1	93,1	2,75	
TOLEDO	0,23	30,2	64,6	3,61	1,28
VALENCIA	6,5	21,6	67,22	3,48	1,10

Figura 5: Coeficientes para factor entorno (2003-06)

Para Valencia y vía convencional, el coeficiente es: 67,22, luego Factor Entorno =  $0,12 \times 67,22 = 8,06$

Para el Factor Vehículo =  $0,07 \times$  coeficiente que depende del tipo de vehículo y de su antigüedad, ver Figura: 6.

Antigüedad	Motocicleta	Transp SP	Turismos	Furgoneta	<3500 kg	>3500 kg	Autobuses
<1	18,2	6,5	5,94	6,8	5,6	4,8	4
1	19	12,8	10,1	12,5	11,1	10,3	8,6
2	11,1	12,1	9	11,1	9,6	10,6	8,8
3	8	9,4	8,3	9,2	9,3	9,5	7,6
4	5,8	9,7	7,9	8,1	8,8	9,2	8,4
5	5,6	8	7,5	7,3	7,3	8,5	7,9
6-7	7,4	12,6	13,3	12	13	13,5	13,4
8-10	5,9	10,9	14,2	12,3	11,5	11,7	14,6
11-15	13,2	12,6	16,5	13,8	16,7	13,7	17,3
>15	5,1	5,09	6,8	6,5	6,6	7,8	8,89

Figura 6: Porcentajes de vehículos implicados en accidentes en carretera y antigüedad de los mismos (2003-07)

Luego: F.V. = 0,07 x 14,2 (vehículo turismo con 10 años) = 0,99 = 1

Luego: Factor probabilidad = 46 % + 8 % + 1 % = 55 %

Por convenio, establecemos una probabilidad baja para el rango: 1-30%, media para el intervalo: 31-65%, y alta para valores iguales o superiores a un 66%.

El valor para las consecuencias, lo obtenemos de la Figura 7.

Turismos	población	mueertos	graves	leves	i.i. mueertos	i.i. graves	i.i. leves
16-19	324600	71	296	1256	21,87	91,19	386,94
20-24	1054400	117	521	2294	11,10	49,41	217,56
25-29	1709300	158	646	2927	9,24	37,79	171,24
30-34	1887000	130	484	2321	6,89	25,65	123
35-39	1784900	118	392	1832	6,61	21,96	102,64
40-44	1635500	91	343	1385	5,56	20,97	84,68
45-49	143400	72	272	1117	5,02	18,96	77,87
50-54	1170400	74	221	904	6,32	18,88	77,24
55-59	917100	65	187	771	7,09	20,39	84,07
60-64	511800	52	150	607	10,16	29,31	118,60

Figura 7: índices de incidencia para varones por edad y vehículo turismo (2005-07)

El índice de incidencia más elevado para la edad de 39 años, corresponde a los leves, que corresponderá con las consecuencias de ligeramente dañinas.

Probabi / Consecuencia	Leves , ligeramente dañinas	Graves ó dañinas	Muy graves o extremadamente dañinas
P. baja. 1-30%	Riesgo base-umbral (1)	Riesgo tolerable (2)	Riesgo moderado (3)
P. media. 31-65%	Riesgo tolerable (2)	Riesgo moderado (3)	Riesgo importante (4)
P. alta. 66-100%	Riesgo moderado (3)	Riesgo importante (4)	R superior a importante (5)

Figura 8: Niveles de riesgo en función de su probabilidad y gravedad

Finalmente, una probabilidad de un 55 % y unas consecuencias ligeramente dañinas ubican el nivel de riesgo como tolerable.

Las Tablas completas se pueden localizar en el texto: “La Evaluación del Riesgo Vial en la empresa”. Premios de Investigación y Estudios de Prevención de Riesgos Laborales, convocatoria CSI-F año 2.010 y en: “Accidentes in

itínere y en misión: Implantación y desarrollo de campañas de sensibilización en la Comunidad Valenciana”, ISBN: 978-84-370-8795-5.

### Método de Evaluación por Percentiles

Consiste en la selección de unas variables para cada factor, obteniendo el percentil del trabajador en cada una en base a los datos de partida y a unas tablas de referencia. Los percentiles, pueden llevarse a un gráfico donde, a modo de un profesiograma dispondremos de la situación de riesgo del trabajador. Un sujeto con percentiles elevados, tendrá un perfil de riesgo superior a otro que presente unos percentiles más reducidos. Esto servirá para escalar a los trabajadores en función de su perfil y así, efectuar una intervención más eficiente.

Al trabajar con percentiles, no podemos obtener una media de los mismos ni un percentil medio, por lo tanto, si definimos el factor humano bajo ocho variables, no podemos obtener la media de los percentiles y dar un valor medio global. Las tablas con los percentiles, pueden localizarse en las referencias ya indicadas.

Metodología y ejemplo práctico:

Factor Humano: 8 percentiles.

- . Antigüedad en la empresa.
- . Tamaño de la empresa.
- . Índice de incidencia de accidentes in itínere mortales por sexo y edad.
- . Índice de incidencia de accidentes in itínere totales por sexo y edad.
- . Accidentes mortales in itínere por edad y sexo.
- . Accidentes in itínere totales y edad.
- . Antigüedad con el permiso de conducción.
- . Sector laboral.

Factor Entorno: 3 percentiles.

- . Provincia por la que se circula.
- . Tipo de vía más empleada.
- . Comunidad autónoma.

Factor vehículo: 3 percentiles.

- . Tipo de vehículo y antigüedad.
- . Víctimas graves y mortales por vehículo.
- . Índice de incidencia por sexo, edad y vehículo.

Edad conductor	bici	ciclom	moto	turismo	furgoneta	<3500 kgs	>3500 kgs	Buses
18-20	P23	P87	P45	P36	P9	P9	P14	P18
21-24	P69	P87	P54	P73	P27	P45	P54	P18
25-29	P45	P100	P82	P91	P73	P100	P100	P45
30-34	P100	P73	P91	P100	P100	P100	P73	P82
35-39	P91	P64	P100	P72	P82	P69	P82	P100
40-44	P54	P50	P73	P64	P91	P82	P54	P82
45-49	P69	P50	P64	P54	P64	P23	P91	P82
50-54	P82	P36	P36	P45	P45	P45	P32	P64
55-59	P23	P27	P27	P27	P54	P69	P32	P45
60-64	P36	P9	P18	P18	P36	P23	P54	P45
65-69	P9	P18	P9	P9	P18	P45	P14	P18

Edad de conductores implicados en accidentes con víctimas. Interurbanas. MUJERES. DGT. 2011

Figura 9: Percentiles de vehículos implicados en accidentes en vías interurbanas. Aplicado a: Mujeres. Año: 2011

Ejemplo:

Una conductora con un turismo entre 30 y 34 años de edad y que circule por vías interurbanas, tendrá un percentil de P100, en cambio, si el vehículo es una moto, su percentil será de P91 (datos de 2011). Los datos de los percentiles por trabajador pueden ser volcados a una ficha que los recoja globalmente, su interpretación facilitará la clasificación de los trabajadores en diversos grupos y la labor de intervención posterior.



Edad Conductor	Ciclomotor (urbanas)	moto	Turismo	<3500 kgs
< 20	P100	P100	P100	P100
21-24	P89	P67	P89	P11
25-29	P78	P78	P78	P22
30-34	P64	P55	P55	P78
35-39	P55	P89	P44	P67
40-44	P44	P44	P33	P55
45-49	P22	P33	P22	P33
50-54	P11	P22	P11	P44
55-64	P33	P11	P87	P89

Percentiles de Índices de Incidencia de accidentes con víctimas (general DGT) Edad de trabajadores e implicados en accidentes con víctimas. interurbanas y urbana. HOMBRES. DGT. 2011

Figura 10: Percentiles de I.I. en vías interurbanas, hombres y tipo de vehículo

Un conductor de 44 años, hombre con 1 año de antigüedad tendrá un percentil de: P33 si conduce un turismo y un P44 si se trata de una moto.

Antigüedad del vehículo	motos	SP hasta 9 plazas	turismo	furgoneta	<3500 kgs	>3500 kgs	buses
< 1 año	P22	P11	P11	P11	P11	P11	P11
1 año	P55	P78	P33	P33	P33	P33	P22
2 años	P44	P33	P22	P22	P22	P22	P33
3 años	P78	P55	P44	P44	P44	P44	P67
4 años	P89	P44	P55	P67	P55	P67	P44
5 años	P67	P67	P67	P55	P67	P55	P55
6-7 años	P100	P100	P78	P78	P78	P100	P78
8-10 años	P33	P89	P89	P89	P100	P89	P100
11-15 años	P11	P22	P100	P100	P89	P78	P89

**PERCENTILES**  
 Antigüedad de vehículos implicados en accidentes con víctimas. Urbanas-Interurbanas. DGT. 2011

Figura 11: Percentiles de vehículos en función de su antigüedad

Los turismos tienen un percentil de P100 a partir de los 11 años de antigüedad en dato este dato se sitúa para las motos entre los 6 y 7 años de antigüedad.

### Análisis de la metodología propuesta para la Evaluación Vial

Ambos métodos están orientados y abogan a una evaluación del riesgo por trabajador y no por puesto. Ello conlleva un proceso más lento al que estamos acostumbrados pero más efectivo a nivel preventivo, estos métodos no son exhaustivos, pero pueden darnos una orientación de cómo abordar el proceso de la evaluación del riesgo vial.

10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

**FACTOR HUMANO**

Antigüedad en la empresa: \_\_\_\_\_

Tamaño empresa: \_\_\_\_\_

Antigüedad permiso conducción: \_\_\_\_\_

Índice incidencia accidentes in itinere: \_\_\_\_\_

Índice incidencia accidentes en misión: (Sexo, edad) \_\_\_\_\_

10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

**FACTOR CARRETERA**

Comunidad Autónoma: \_\_\_\_\_

Provincia: \_\_\_\_\_

Tipo de vía más utilizada: \_\_\_\_\_

10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

**FACTOR VEHÍCULO**

Antigüedad y tipo de vehículo: \_\_\_\_\_

Tipo de vehículo, sexo, edad conductor: \_\_\_\_\_

Índ. incid: sexo, edad, vict, vehículo: \_\_\_\_\_

Figura 12: Percentiles de un trabajador en los tres factores. Ficha tipo, una por trabajador.

Un abordaje más completo y complicado de realizar, incluiría estudios individuales sobre estrés en conducción con una posterior intervención en aquellos trabajadores que superaran un determinado percentil de estrés, o bien la utilización de alguna prueba clásica de personalidad tipo 16 PF, pero analizando aquellos factores que pudieran tener más influencia sobre la conducta del conductor. No obstante, hay que indicar que estaríamos hablando siempre de evaluaciones por trabajador y no por puestos o secciones y este tipo de pruebas no son requeridas ni para la obtención ni para la renovación de la licencia de conducción, por ello estos estudios, estarían muy por encima de lo que actualmente requiere la normativa laboral en sus Reales Decretos, pues habitualmente hacen referencia a disposiciones mínimas.

### Conclusión

Las empresas deben analizar su sistema de gestión del riesgo vial y evaluar el riesgo vial de sus trabajadores, evaluación con la que aún no cuentan muchas de ellas. Se han expuesto dos metodologías que pueden facilitar esta tarea y la clasificación posterior del personal en grupos para una posterior intervención, con objeto de lograr una mayor eficiencia del proceso.

# METODOLOGÍA PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL SEGÚN UNE ISO 39001. EXPERIENCIAS EMPRESARIALES EN SU APLICACIÓN

JOSÉ BARRANTES PÉREZ

Director de Explotación de OCA Instituto de Certificación S.L.U. (OCACERT)

La SEGURIDAD VIAL, SV, (RTS, road traffic safety) es una preocupación global. Se estima que cada año en las vías públicas del mundo alrededor de 1,3 millones de personas mueren y entre 20 y 50 millones sufren lesiones, y que esta cifra aumenta. El impacto socioeconómico y en la salud es muy importante.

## ¿En que consiste la Norma de Seguridad Vial?

En una serie de requisitos y recomendaciones de buenas prácticas para la SEGURIDAD VIAL

42

## ¿Por qué la UNE-ISO 39001:2012 de Seguridad Vial?

Por seguridad

La seguridad es el denominador común de muchos de los sistemas de Gestión:

ISO 14001: Seguridad en el respeto al Medio ambiente, OHSAS 18001: Seguridad y salud en el trabajo, UNE 13816: Asegurar la calidad en el servicio del transporte de viajeros, UNE 170001/2: Asegurar la accesibilidad en el entorno, ISO 27001: Seguridad en las TIC, ISO 28001: Seguridad en las Cadenas de Suministro (Chain Supplier).



Esta norma internacional suministra una herramienta que permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia a eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico. Este enfoque puede permitir un uso más efectivo del sistema vial desde el punto de vista de los costes.

Se aplica a organizaciones públicas y privadas que interactúan con la SV. Se puede usar tanto por partes internas de la organización como externas a la misma, incluyendo organismos de certificación, para valorar la capacidad de la organización para alcanzar los requisitos.

La experiencia mundial muestra que las grandes reducciones en muertes y heridas graves se consiguen mediante un enfoque de Sistema Seguro holístico de la SV. Esto implica un enfoque claro e inequívoco a los resultados de SV e intervenciones basadas en evidencias, apoyadas por una capacidad adecuada de gestión de la organización. Mediante la adopción de esta norma internacional, las organizaciones deberían ser capaces de conseguir:

- Resultados de SV a niveles que superen lo que se puede conseguir por el cumplimiento de las normas y leyes.
- Sus propios objetivos y, a la vez, contribuir a la consecución de los objetivos de la sociedad.
- Facilidad en el acceso a ayudas y concursos públicos.
- Mejorar la imagen de la Organización, así como un posicionamiento en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa.

El sistema de gestión que se especifica en esta norma internacional se centra en la organización, en sus objetivos y metas de SV, y orienta la planificación de actividades que permitan alcanzarlos mediante un enfoque de Sistema Seguro de SV.

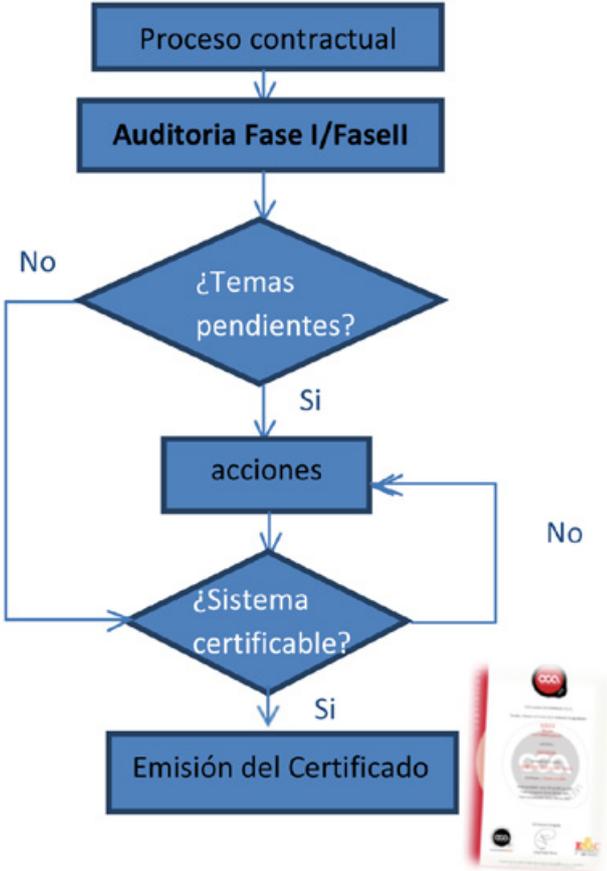
El cuadro de la siguiente página describe las categorías de los resultados de SV, el enfoque de Sistema Seguro y el marco de buenas prácticas para la gestión de la SV, mostrando como éstos pueden alinearse con esta norma internacional.

La norma consta de los siguientes capítulos:

0. Introducción
1. Objeto y campo de aplicación
2. Normas para la consulta
3. Términos y definiciones
4. Contexto de la organización
5. Liderazgo
6. Planificación
7. Soporte
8. Operación
9. Evaluación del desempeño
10. Mejora

# ¿Cual es el proceso de certificación?

Auditoria inicial (Fase I y Fase II). Auditorias de seguimiento anuales





# Postura Empresarial

# POSIBILIDADES DE ACTUACIÓN DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR TRANSPORTES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL

**MANUEL J. COLLADO GIMENO**  
Secretario General FVET

---

## **Aportación de las Administraciones para paliar esta problemática**

El conductor profesional del transporte de mercancías por carretera es una de las pocas profesiones que realiza su actividad rodeado de no profesionales.

En efecto, tanto en la ciudad como en la carretera el conductor profesional se encuentra rodeado de otros conductores que, en muchos casos, no son expertos, lo cual añade una dificultad al mero hecho de la conducción.

46

Además, el conductor profesional tiene regulada su actividad por otras legislaciones además de la de la propia de la conducción.

## **Legislación que afecta al conductor profesional**

- Ley de seguridad vial (Ley 6/2014, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo).
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.
- Reglamento 561/2006, sobre tiempos de conducción y descansos.



- Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio 2003, relativa a la cualificación inicial y formación continua de conductores (RD 1023/2007).
- Ley 31/1005, de Prevención de Riesgos Laborales.

## Evolución de las estadísticas

**Evolución del número total de accidentes con víctimas**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidentes con víctimas en carretera	47567	43787	42624	49221	49820	43831	40789	39174	35878	35425
Accidentes con víctimas en carretera en los que se ha visto implicado algún vehículo de mercancías y/o viajeros	11039	10465	10455	12470	12158	10365	8568	8044	7319	6696
<b>Variación respecto al año anterior</b>										
Accidentes con víctimas en carretera		-8%	-3%	16%	1%	-12%	-7%	-4%	-8%	-1%
Accidentes con víctimas en carretera en los que se ha visto implicado algún vehículo de mercancías y/o viajeros		-5%	0%	19%	-3%	-15%	-17%	-6%	-9%	-9%

**Evolución del número total de víctimas**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total muertos en accidentes en carretera en los que se ha visto implicado algún vehículo de mercancías y/o viajeros	1260	1114	1105	1014	844	734	591	526	470	388
Total muertos ocupantes	429	381	354	379	295	263	228	168	154	135
Total muertos terceros	831	733	751	635	549	471	363	358	316	253
Total heridos graves en accidentes en carretera en los que se ha visto implicado algún vehículo de mercancías y/o viajeros	4499	3507	3782	3906	3321	2757	2054	1679	1470	1277
Total heridos graves ocupantes	2157	1585	1771	1858	1557	1309	904	689	649	514
Total heridos graves terceros	2341	1922	2011	2048	1764	1448	1150	990	821	763
Total heridos leves en accidentes en carretera en los que se ha visto implicado algún vehículo de mercancías y/o viajeros	14254	13575	13649	16549	16120	14001	11922	11346	10212	9429
Total heridos leves ocupantes	7041	6568	6822	7982	7241	6297	5259	5085	4474	4132
Total heridos leves terceros	7213	7007	6827	8567	8879	7704	6663	6261	5738	5297

De las estadísticas se desprende que el número de accidentes y víctimas en los que ha intervenido un vehículo de transporte de mercancías disminuye en mayor proporción que la estadísticas generales, lo que de alguna forma, avala la profesionalidad de estos trabajadores.

## Conclusión

Un solo accidente, y una sola víctima, es un número excesivamente alto. Hay pues que esforzarse, para que este número de accidentes se reduzca hasta desaparecer. Todo esfuerzo será importante.

## Estudio del impacto de la Guía para las Actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de Seguridad Vial Laboral en las empresas

Como de todos es sabido, la Prevención de RR.LL. constituye una actividad que queda bajo la supervisión e inspección de los técnicos del MQ de Trabajo. Hasta ahora el Transporte de Mercancías por Carretera, ha estado vigilado, principalmente, por otras Administraciones pero se ha creado otra disciplina técnica que nos afecta denominada SEGURIDAD VIAL LABORAL, la cual entraría de lleno dentro del ámbito de la prevención de RR.LL.

Aunque es cierto que la Ley de Prevención de Riesgos Laborales no menciona de una manera explícita la Seguridad Vial Laboral como una disciplina sometida a su ámbito normativo, no es menos cierto que a través del RDLeg.39/97, se encuentra el acomodo jurídico necesario a aquellas áreas que no venían recogidas en la Ley 31/95 (P.R.L.). El mencionado RDLeg. Reconoce la Seguridad Vial Laboral como una “Técnica afín”, y la declara como materia que debe ser conocida por los Técnicos Superiores de Prevención de Riesgos Laborales. Ello comporta la consiguiente obligación que afecta a las Empresas en materia de formación a los conductores con el objetivo de minimizar los riesgos específicos derivados de la conducción de los vehículos. Formación que, por otra parte, y a juicio de la Inspección de Trabajo, se queda muy corta con el tiempo que la norma le adjudica, pues establece un mínimo de 5 horas.

A tal efecto, y con el objetivo de establecer un Manual de Procedimiento para los Órganos de la Inspección de Trabajo, el Ministerio de Trabajo e Inmigración dió luz verde a la publicación de la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de Seguridad Vial en las Empresas, que incorpora, además de los contenidos generales que recoge la norma en P.R.L., contenidos de carácter específico en materia de Seguridad Vial Laboral. En ambos aspectos, el general y el específico, la Guía de Actuaciones antes referida, otorga una enorme discrecionalidad a los Inspectores de Trabajo que en orden al desempeño de funciones que la norma les confiere, tienen capacidad, incluso, para actuar y valorar la influencia que pueden ejercer en la Prevención de RR.LL en materia de Seguridad Vial Laboral, factores tan dispares como el camión que se conduce o las rutas a seguir.

Resalta, por su importancia, el grado de responsabilidad en el que incurre el empresario, si no garantiza una formación teórico-práctica en materia preventiva de Seguridad Vial Laboral adecuada. Aunque no existe precisión en cuanto a los aspectos que deben ser objeto de esa formación, del propio examen de la norma se podría concluir que:

- La formación debe de ser teórico-práctica.
- La formación no puede limitarse a informar a los trabajadores de los riesgos y de cuáles son las medidas preventivas, sino que debe ser una formación suficiente y adecuada de manera que se garantice de forma eficaz la protección y la salud de los trabajadores.

- Asimismo, la referida formación deberá proporcionarse en el momento de la contratación, es decir, antes del inicio de la prestación efectiva del trabajo, con independencia del tipo de contrato, ya sea indefinido o por tiempo limitado.
- Finalmente, dicha formación se actualizará de forma periódica adaptándose a la evolución de los riesgos, así como al caso de que aparezcan riesgos nuevos.

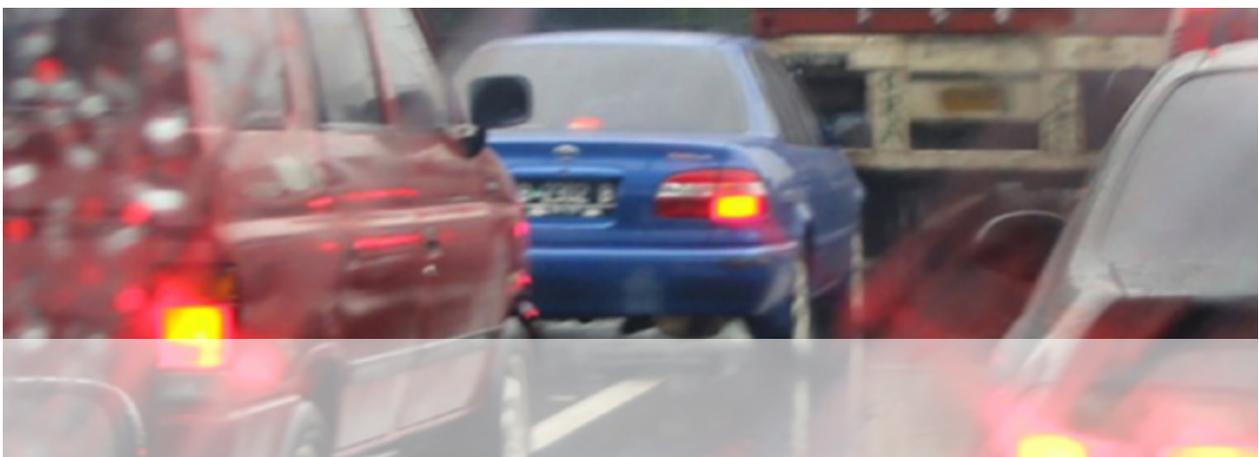
Todos los condicionantes antedichos con respecto a la formación están reforzados, además, por la circunstancia de que la misma debe de estar referida de forma específica al puesto de trabajo o función que desempeñe el trabajador.

En el caso concreto del Transporte de Mercancías por Carretera, existen diferentes subsectores y, aunque todos ellos tienen aspectos comunes, también es cierto que tienen notas diferenciadas en función de circunstancias específicas referidas al tipo de Transporte en cuestión. Así, no entrañarían los mismos riesgos los Transportes de Mercancías Peligrosas, que los de Mercancías Perecederas, o los Transporte Generales. Cada uno de ellos en función de su especificidad deberá requerir un mayor o menor grado de formación en la Prevención de RR.LL en Seguridad Vial Laboral.

Sin que se pueda establecer un contenido mínimo de formación válido para todos los conductores, recae sobre la Empresa, tras la evaluación de los riesgos de cada caso en particular, determinar las necesidades formativas de cada trabajador conforme a su puesto y especialidad. Ahora bien esta formación debe de hacer referencia a ciertas materias de manera inexcusable. Tales materias son:

a) Los factores que suponen riesgos para la conducción:

- Riesgos en cuanto al consumo de alcohol, drogas o fármacos.
- Riesgos en cuanto a la fatiga.
- Riesgos en cuanto a las distracciones.
- Riesgos en cuanto a la velocidad.
- Riesgos en cuanto a las Rutas o Itinerarios a seguir.



b) Los riesgos derivados del tipo de Transporte.

c) Los riesgos derivados de la carga/estiba o de la descarga/desestiba.

d) Riesgos derivados de la concurrencia de vehículos en centros de trabajo, almacenes, puertos, parques logísticos, .. , etc.

Finalmente, y en cuanto a los aspectos prácticos de la formación resultará, de obligado cumplimiento la conducción, ya sea real o mediante simuladores, en situaciones difíciles como lluvia, nieve, viento, etc.

A la vista del contenido obligatorio en los aspectos formativos que supone para las Empresas la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de Seguridad Vial Laboral se deduce, rápidamente, el enorme margen de discrecionalidad en la interpretación, desarrollo y finalmente acciones correctoras que son potestad y competencia de los Inspectores de Trabajo en materia de la formación preventiva que afecte a la Seguridad Vial Laboral, pues será a juicio del Inspector la estimación de si la Empresa ha formado correctamente, o no, y conforme a las variables exigibles, a su personal y en especial a los conductores.

Pero, la mencionada Guía de actuaciones, no solamente se ocupa de la formación en cuanto que constituye un elemento prioritario de la Prevención de RR.LL, sino que va más allá, y en ese sentido considera como elementos que pueden afectar a los RR.LL, los tipos de contratos, e incluso el sistema de remuneración que se prevea en los mismos para el personal, incluidos los conductores, e incluso la jornada laboral que, a juicio de la Inspección, pudiera entrañar algún tipo de riesgo para el personal móvil de las Empresas.

Para ello, para acreditar que estos elementos pueden ser causas distorsionantes que afecten a los RR.LL, se acude a la Legislación específica en materia de Transportes, tanto Comunitaria R(CE) 561/2006, como la Nacional a través del RD 1561/95.

También afecta la Guía antedicha, a la evaluación de los riesgos inherentes a la Ruta prevista o previsible para los vehículos. En este aspecto, la discrecionalidad de la que dispone la Inspección para la apertura de expedientes es tan desmesurada que podría llegarse a la indefensión de las Empresa Transportistas objeto de las actuaciones.



La Guía plantea diferentes preguntas. A título de ejemplo citaremos una de ellas. ¿Se ha evaluado el riesgo de la Ruta?. A esta pregunta la Administración no da una respuesta. Es más, dicha respuesta, de haberla, no sería más que una mera sucesión presunciones de hechos que, por su complejidad, no están al alcance de la información que puede llegar a las empresas de Transporte. Resulta paradójico que la Guía de actuaciones dé por supuesto que los factores de riesgo que pueden afectar en ruta a los vehículos, son conocidos de antemano por los Servicios de Prevención de RR.LL de las Empresas, pero nada más lejos de la realidad, son muy numerosas las ocasiones, por no decir todas, en las que las incidencias de las rutas no están recogidas en las páginas web de los Organismos encargados de difundirlas, y otras en las que su difusión es tardía y no llega en el momento preciso a los Transportistas.

El Legislador considera que “cualquier característica” de las condiciones de trabajo, lleva aparejado un riesgo laboral y hace recaer en el Empresario, conforme a lo dispuesto en el Arte. 14.2 de la Ley de P.R.L., la responsabilidad de acuerdo con el deber de éste de garantizar la seguridad y salud de los trabajadores. El mismo precepto señala que en el marco de sus responsabilidades, el Empresario “realizará la prevención” mediante la actividad preventiva y “adopción de medidas”. Nuevamente el Legislador, establece la obligatoriedad para el Empresario, tasando cuales deben de ser las medidas preventivas, pero no tasa los supuestos en los que, en caso de incumplimiento de la norma, sería responsable el Empresario. La discrecionalidad parece ser el denominador común en este aspecto, pues cabría preguntarse ¿cuáles deben de ser las medidas a adoptar para cumplir con la norma?, o, ¿Cuál es el límite de la actividad preventiva?. En ambos casos, subyace un marcado carácter subjetivo en el que, sin duda, entraría a conocer la Inspección de Trabajo considerando, muy posiblemente de manera discrecional, que ninguna de las medidas adoptadas han sido lo suficientemente eficaces, pues de haberlo sido, el accidente laboral no se habría producido o, incluso, que las consecuencias del mismo se podrían haber minimizado.

En cualquier accidente, incluso en los de carácter laboral, intervienen factores y elementos materiales y personales endógenos y exógenos. La armonización de todos ellos y su justa valoración constituirían, sin duda, la base sobre la que aplicar la norma de una manera más equilibrada, pero su redacción y también la redacción de la Guía de actuaciones en materia de Seguridad Vial Laboral deja poco margen pues hace recaer, de forma general, la responsabilidad en el Empresario, olvidando que en muchas ocasiones las normas y los procedimientos se han seguido, pero el otro elemento personal interviniente, es decir, los trabajadores hacen dejación de sus obligaciones y no respetan la disposiciones legales ni el contenido de los manuales que, de forma preventiva junto con la formación, les son facilitados por los empresarios.

En definitiva, y por terminar, los Transportistas de Mercancías por Carretera damos un rotundo SÍ a la Seguridad Vial Laboral. Una afirmación que encierra la concienciación de nuestro Sector con respecto no sólo al cumplimiento de las normas, sino que va más allá, en la medida de que nuestras Empresas adoptan las medidas de Prevención y Formación continua de nuestros trabajadores. Sabemos cual es nuestro deber, y lo cumplimos. Pero también hay que decir, también, que ni se puede criminalizar a los Empresarios por accidentes laborales en materia de Seguridad Vial Laboral, ni tampoco se puede admitir la capacidad discrecional de la que se dota a la Administración en la valoración de los asuntos que son el objeto del tema que da título a esta Jornada.



# Conclusiones

**ISABEL MESEGUER LLORET**

**Responsable Gabinete Prevención de Riesgos Laborales CIERVAL**

---

A través de la presente publicación, CIERVAL ha pretendido abordar la Seguridad Vial Laboral desde distintos puntos de vista, aún sabiendo el mucho camino por recorrer y la necesidad de esclarecer algunas dudas y dificultades para poder delimitar adecuadamente la capacidad de actuación y responsabilidad empresarial en esta materia.

Como organización empresarial, consideramos que las empresas deben asumir las responsabilidades derivadas de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, aún entendiendo que dichas responsabilidades, deben guardar relación con la capacidad de control y actuación del empresario.

La Seguridad Vial Laboral comprende los accidentes “in itinere” y los accidentes “en misión”, pero el empresario sólo tiene capacidad de control sobre aquellos accidentes que se producen en jornada de trabajo y con los equipos facilitados por la propia empresa. En consecuencia, sólo debe exigirse su responsabilidad con respecto a dichos accidentes.

El accidente “in itinere” no tiene origen laboral, y por tanto no conlleva la exigencia de responsabilidad empresarial. Aunque en España se considera accidente de trabajo a efectos de protección social, la propia Ley de Prevención de Riesgos Laborales en su Disposición Adicional Primera, distingue las definiciones utilizadas en el ámbito de la Seguridad Social de las que se utilizan en el ámbito preventivo.

El empresario no puede prevenir lo que no es posible preveer, ni puede actuar fuera de su ámbito de control.

Toda actuación empresarial derivada de un “accidente in itinere” responde a una actitud voluntaria de las empresas, teniendo en cuenta la repercusión positiva que conlleva para la salud laboral, sin que ello permita responsabilizar al empresario de cuestiones que exceden de dicha salud laboral, de la que sí es responsable.

**“Debemos pues, diferenciar el accidente de trabajo desde una óptica preventiva, que conlleva una responsabilidad empresarial, frente al que se encuentra fuera del ámbito de control del empresario, en cuyo caso únicamente es exigible la vertiente de protección social y no la responsabilidad preventiva empresarial”**

**“Entendemos que, la responsabilidad en los accidentes laborales de tráfico más allá de lo que determinen las leyes, es tarea de todos. Toda la sociedad en su conjunto debe implicarse en que la cultura preventiva forme parte de la misma, empezando por el sistema educativo y haciéndola extensiva al ámbito laboral”**



# CIERVAL



**COEPA**  
CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL  
DE LA PROVINCIA DE ALICANTE



**EEC**  
CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE CASTELLÓN