



La investigación de accidentes evoluciona

En los foros internacionales se está dando un giro sorprendente a las técnicas de investigación de accidentes de todo tipo, empezando como siempre con los accidentes de tráfico. Poco a poco las inversiones que los Centros de investigación han realizado para poder simular los accidentes en pistas de choque con dummies empiezan a dejar de interesar porque por mucho que se cambien los protocolos de trabajo en las tareas de laboratorio, siempre se van a mover bajo patrones rígidos que aportan determinadas informaciones pero que una vez conocidas solamente sir-

ven para efectuar seguimientos de resistencia de materiales o de distribución del sistema de flujos de fuerza en los habitáculos o en los entornos de las personas usuarias potenciales de los vehículos analizados. Siempre ha venido quedando el interrogante sobre si realmente, los centros de investigación tienen capacidad de conocer las profundas causas de los accidentes de verdad, de aquellos que ocurren en la carretera o en el centro de trabajo y sobre los que a mayor gravedad, mayor hermetismo por las responsabilidades que los envuelven.





girando la cabeza y lanzando la mirada a las experiencias reales y, en el caso de los accidentes, también. El empirismo americano hace tiempo que nos está diciendo que no hay mejor fórmula que tener buena información. Allí, por ejemplo, las estadísticas de accidentes no hace falta esperar a que las publiquen los estamentos oficiales porque hay empresas dedicadas exclusivamente a obtener datos de accidentalidad lo más tempranos y amplios posible para luego vender esta valiosísima información a muy buen precio para las empresas o entidades que se interesen por todas o parte de ellas.

Ahora mismo los nuevos esfuerzos económicos en investigación de accidentes se van desplazando hacia el encuentro de posibles líneas de trabajo y estudio para profundizar en el conocimiento de las causas de los accidentes de tráfico y laborales en determinadas circunstancias que entran dentro del ámbito del desarrollo de las actividades de las empresas necesitadas de tener información sobre la cruda realidad de los siniestros graves o de consecuencias más severas. Información rápida y rigurosa, real y ajustada, amplia y veraz, significa hoy en día capacidad de gestión e incluso competitividad para aportar antes que nadie soluciones a aspectos que pueden ser detectados si no han sido antes descubiertos y analizados.

Las Universidades también se van dando cuenta que la investigación más conveniente y con mayor proyección de futuro no está en las mesas de los gabinetes sino en el conocimiento de las realidades tal y como se presentan, de tal manera que siempre lentamente, como siempre ha caracterizado al mundo académico, van

La ya no tan nueva Ley 31/95 de 8 de Noviembre sobre prevención de riesgos laborales ha abierto un nuevo campo de sumo interés en la lucha contra los accidentes mediante la potenciación de las obligaciones de los empresarios y trabajadores en la disposición de Planes de Evaluación de Riesgos y de sus correspondientes programas de prevención.

Una magnífica fórmula para trabajar antes de que los accidentes se produzcan en un campo cerrado, como son los centros de trabajo, donde las estrategias de seguridad, higiene, ergonomía y medicina laboral van a dar resultados evidentemente positivos.

Pero la vía pública es tan

sumamente peculiar que incluso siendo uno de los ámbitos de mayor presencia de los riesgos laborales más graves, tiende a decantarse más hacia el estudio de los accidentes que hacia los riesgos. No en balde las cifras de accidentes de tráfico en España, que Unespa cifra al año en más de 6 millones de siniestros, constituyen un campo de trabajo de extraordinario valor para profundizar cada vez más en su análisis y conocimiento.

El campo de la investigación de accidentes va presentando cada vez más vías de trabajo pudiendo seleccionar, según los objetivos o necesidades, si se deciden estudiar estadísticas de accidentes para cruzar variables y remarcar las más repetitivas o por el contrario se requiere profundizar mucho más en las causas de cada uno de los accidentes (macro y microinvestigación, respectivamente).

No cabe duda que una colecta de información y su correspondiente investigación en el lugar del accidente son la mejor fórmula de conocimiento de lo ocurrido.





En la actualidad se puede elegir la tarea investigadora de los accidentes entre varios campos:



Macroinvestigación

Inicialmente, se trata de revisar estadísticas que relacionen las variables de interés tanto en materia de tráfico (las cuales se conocen perfectamente hasta donde llegan las de la D.G.T.), como en materia laboral (del Ministerio de Trabajo de Seguridad Social, de las Bibliotecas del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo así como en los de los Centros de Seguridad y Salud de las Comunidades Autónomas transferidas). Las estadísticas oficiales tienen la ventaja de ser gratuitas pero el inconveniente de ser limitadas, en lo que se refiere a la no exhaustividad de la fuente de información (partes estadísticas de accidente de tráfico de las policías y partes de accidente laboral de las Mutuas).



Muestreo en grandes empresas

Ante la insuficiencia de información en determinados campos se recomienda realizar trabajos pactados con grandes empresas con inevitable nivel de accidentalidad, para enviarles una encuesta sobre su accidentalidad,

cuyo contenido incluye los parámetros que nos interesan. Empresas como las de construcción, de transportes y de autopistas, son un ejemplo de lo mucho que se podría obtener con un pacto de disponibilidad de información y de compartir resultados del estudio global. Estos estudios serían retrospectivos en periodos a determinar, según nos interese el tamaño de la muestra. Existe una parte de trabajo de diseño de la encuesta, otro de conexión con las empresas y otros de análisis estadístico.



Reconstrucciones retrospectivas

Esta es otra modalidad de estudio muy interesante que consiste en trabajar con los Gabinetes de Investigación de Accidentes que han efectuado reconstrucciones, dentro de las que han de haber necesariamente accidentes del tipo que interesa estudiar. En estos casos se debe precisar previamente la muestra de accidentes a estudiar y se requiere

El campo de la Investigación de accidentes va presentando cada vez más vías de trabajo, pudiendo seleccionar si se deciden estudiar estadísticas o por el contrario se requiere profundizar mucho más en las causas de cada uno de los accidentes.

establecer una definición inicial de la información mínima a obtener.

En la medida que aumente la muestra probablemente existen más dificultades en encontrar accidentes, por lo que muy probablemente habría que recurrir a los Departamentos de Sinistros de las más importantes Compañías de Seguros para recabar la información.



In-depth Investigation (en profundidad)

Consiste en conseguir mucha información de una muestra predeterminada de accidentes que sucedan a partir de una fecha. No cabe duda que una colecta de información y su correspondiente investigación en el lugar del accidente son la mejor fórmula de conocimiento de lo ocurrido. De ahí que la creación de equipos que asisten al lugar dentro de las 24 horas siguientes a la producción de los hechos (y dentro de los 30 minutos siguientes si se consigue el aviso) sea lo que ahora mismo se lleva más en Europa. En España se está empezando a introducir como una línea de trabajo obligada por nuestros vecinos europeos. También en estos casos habría que definir los datos a recoger previamente, no tanto para comodidad del equipo investigador sino para la homogeneidad de la muestra y para contemplar los aspectos más relevantes que se deseen investigar. Estos trabajos, por ser prospectivos, son bastante más caros, pero sus resultados son mucho más satisfactorios, dado que de cada accidente se obtienen del orden de 500 informaciones, lo que supone informatizar unos 2.000 conceptos en código numérico. ■

*Jose Luis Pedragosa Raduá, es Ingeniero Industrial e Inspector de Trabajo, y experto en Seguridad Vial.