

Seguridad vial laboral

Una gran parte de los fallecidos por accidentes de trabajo ni trabajaban con sustancias peligrosas, ni se cayeron de un andamio y ni tan siquiera eran profesionales de la conducción. Un 25% de los fallecidos en accidente laboral se encontraban yendo o volviendo de su trabajo, conduciendo o como ocupante de un vehículo. Este tipo de accidente se conoce como accidentes in itinere.

Ana L. Olona

Planes de movilidad y seguridad vial para empresas

En 2009, últimos datos consolidados, se registraron 696.577 accidentes de trabajo con baja, de los cuales 68.833 (9,88%) fueron accidentes de tráfico, tanto en jornada de trabajo (19.498) como al ir o volver de él (49.335), y de ellos 283 tuvieron resultado de muerte. Los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico presentan características particulares.

Después de los accidentes cardiovasculares, los accidentes de tráfico son la segunda causa de muerte laboral por delante de los accidentes de la construcción.

Estos primeros datos justifican el discernir entre el perfil general del accidente de tráfico in itinere y aquel accidente de tráfico acontecido durante la jornada, accidente de tráfico in misión. Los conductores profesionales (transporte de mercancías, autobús,

taxi,...) están expuestos prácticamente el 100% de su jornada laboral, sin embargo este riesgo de sufrir un accidente de tráfico también lo asumen los trabajadores cuya profesión nada tiene que ver con la conducción y que simplemente utilizan su vehículo como medio de transporte para ir o volver del trabajo. Por lo tanto se entiende por:

Accidentes in itinere. Aquellos accidentes que sufre un trabajador al ir o al volver del lugar del trabajo, siempre y cuando se cumplan las siguientes características: que ocurra en el trayecto de ida y vuelta, en el recorrido habitual y que no se rompa el vínculo laboral.

Accidentes in misión. Aquellos accidentes que se producen en los desplazamientos durante la jornada laboral, por razón de una actividad profesional, bien sea con un vehículo particular o con un vehículo de empresa.



Los accidentes in-itinere, además, son especialmente peligrosos puesto 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. No obstante, 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.

El grupo de **edad** que recoge mayor número de accidentes in itinere es el de 25 a 44 años, tanto para hombres como para mujeres. La tendencia del indicador en este grupo de edad, a lo largo de la última década, es claramente creciente.

Analizando los accidentes in itinere según el **tipo de contrato** del trabajador accidentado se observa que, desde 2004, la proporción de trabajadores con contrato indefinido es superior a la de los temporales,

mientras que hasta 2003 la relación era a la inversa. El peso porcentual de los contratos indefinidos en los accidentes in itinere presenta una tendencia creciente, mientras que el de los contratos temporales va disminuyendo.



Retrato del accidente in-itinere.



Los conductores profesionales están expuestos al accidente de tráfico prácticamente el 100% de su jornada laboral (accidente in misión).

Medidas preventivas

La seguridad en nuestras carreteras requiere la intervención desde diferentes ámbitos. Los accidentes "in itinere" y los accidentes "in misión" son accidentes de trabajo y como tales, hay que evaluarlos cómo posibles riesgos. Consecuentemente hay que implantar medidas preventivas para eliminarlos, controlarlos o reducirlos.



Una de las medidas preventivas consistiría en implantar la flexibilidad horaria, reduciendo así las horas punta.

La implantación de una serie de medidas fomentadas desde las propias empresas, contribuirían al objetivo de reducir o eliminar la exposición al riesgo; 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, promover el uso compartido del vehículo, procurar flexibilidad horaria, evitando horas punta y horarios extremos nocturnos, proporcionar a los empleados formación en Seguridad Vial, etc...

Desde el gobierno se están tomando medidas al respecto, ya que a principios de marzo, los ministros de Interior y Trabajo firmaron un acuerdo de colaboración con el objeto de prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

La firma de este convenio es continuación del Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral.

Además de los requisitos necesarios que se contemplan en este Real Decreto, es necesario que las empresas interesadas acrediten una serie de acciones, entre las que se incluyen la puesta en marcha de un Plan de movilidad laboral.

Plan de Movilidad y Seguridad en la empresa

Toda empresa que desee contribuir a reducir los accidentes de tráfico en el ámbito laboral y así beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, debe desarrollar un Plan de movilidad y Seguridad Vial en el que se incluyan, como mínimo, los siguientes puntos:

Tres de cada cuatro trabajadores no reciben ningún tipo de formación preventiva en sus empresas.

- El compromiso de la empresa en reducir la siniestralidad laboral vial y el deber de suscribir la Carta Europea de Seguridad Vial. Para ello, la empresa deberá reconocer la importancia de la accidentalidad vial laboral y la voluntad de minimizarlo mediante el desarrollo de un plan de actuación.
- La necesidad de que un departamento de la empresa sea el responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
- La recopilación de información sobre movilidad de los trabajadores, así como una compilación de estadísticas e investigación de los accidentes sufridos.



- Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga,...), el vehículo, la infraestructura e incluso los riesgos ambientales.
- Puesta en marcha de medidas concretas de prevención, entre las que destaca la formación de los trabajadores.
- Evaluación y seguimiento del Plan.

Conclusión

No hay que olvidar que a pesar de las medidas que puedan tomar las propias 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, pueda reducir la siniestralidad. ©