

Reducción de los accidentes in itinere de tráfico. Estudio de casos

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN: EI 2017/0002



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.



El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva de la entidad ejecutante y no refleja necesariamente la opinión de la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales.



Introducción

La jurisprudencia identifica como laboral el accidente ocurrido en el trayecto de ida o regreso al trabajo, calificándolo de in itinere.

Repasando algunos de los estudios referentes a los accidentes in itinere de tráfico encontramos uno que se refiere a esta tipología de accidentes laborales en estos términos: “se produce debido al desplazamiento como acto necesario para la prestación laboral, ya que sin trabajo no habría desplazamiento, y sin desplazamiento no se produciría el accidente”. Posteriormente, añade que el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS) incorporó de manera manifiesta al anterior criterio, al describir que son los “que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”¹.

A continuación, de forma preocupante, D. Kahale hace una doble afirmación que desde luego no compartimos. “El accidente de trabajo in itinere no guarda relación con las condiciones de trabajo, ni el empresario puede establecer medidas preventivas frente a él”.

Los accidentes laborales de tráfico muchas veces tienen una estrecha relación con las condiciones laborales y es posible establecer e implantar desde las empresas medidas que permiten prevenir accidentes, como demostramos en este estudio.

Para empezar, el derecho a la movilidad segura y por extensión a la sostenible, es un derecho de los trabajadores y las trabajadoras y como tal forma parte de las condiciones de trabajo, en una doble vertiente. Por un lado, influye en el trabajo, pues llegar al centro de trabajo angustiado, estresado, y cansado por las condiciones del tráfico tiene una incidencia negativa en el desempeño de las labores del personal. Pero, además haber sufrido un accidente, aunque sea sin baja, en el desplazamiento al trabajo es obvio que también tiene trascendencia laboral. El empresario tiene herramientas, y potestad, para promover un tipo de movilidad más segura para evitarlo. Por otro lado, la organización del trabajo, que es competencia del empresario, tiene mucha trascendencia, en los accidentes de trabajo, tal como nos demuestra extensamente la literatura en este campo. Además, los colectivos y ocupaciones que tienen, proporcionalmente, más accidentes in itinere de tráfico son los que

¹ Kahale Carrillo, D. T.: *Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo in itinere*. Universidad de Salamanca. 2010



Reducción de los accidentes in itinere de tráfico. Estudio de casos



tienen peores condiciones laborales, es decir, son más precarios laboralmente hablando y en esto el empresario, también tiene mucho que decir y hacer para evitarlos.

Este es precisamente uno de los aspectos, que intentaremos argumentar en este estudio. De entrada, definiremos someramente que es un accidente in itinere de tráfico. Posteriormente, nos dedicaremos a repasar y reflexionar sobre la normativa de los planes de movilidad viales, para después pasar a analizar en profundidad la evolución de estos accidentes que nos ocupan en el presente estudio. Seguidamente, conoceremos y consideraremos tres casos de empresas que han aplicado medidas preventivas para evitar la siniestralidad laboral de tráfico. Terminaremos con algunas consideraciones finales en forma de conclusiones del estudio y como consecuencia de estas desarrollaremos, sucintamente, algunas propuestas para prevenir, creemos que eficazmente, los accidentes de tráfico que se producen yendo y volviendo al trabajo.

Autoría: Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS-CCOO)

Diseño y producción: QAR Comunicación, SA

Esta guía se realiza al amparo de la convocatoria de estrategia de acciones intersectoriales 2017 de la FEPRL FSP en el marco del proyecto “Herramientas para la prevención. Portal de recursos para la información, sensibilización y promoción de la normativa para pymes” (EI2017-0002).



Índice

¿Qué son los accidentes laborales de tráfico in itinere?	4
Normativa	6
Contextualización de los accidentes in itinere de tráfico.....	12
Evolución de los accidentes in itinere de tráfico por gravedad.....	12
Accidentes in itinere de tráfico por género	19
Accidentes in itinere de tráfico por edades	27
Accidentes in itinere de tráfico por sectores de actividad	32
Accidentes in itinere de tráfico por tipo de contrato de trabajo.....	36
Accidentes in itinere de tráfico a la semana	38
Accidentes in itinere de tráfico por horas.....	39
Vehículos implicados en los accidentes in itinere de tráfico	42
Estudios de accidentalidad y de propuestas para implantar medidas preventivas	43
Estudios de caso de empresas que han acometido medidas de prevención.....	68
Marco general	68
Estudio de casos.....	72
Primer caso de estudio	73
Segundo caso de estudio	88
Tercer caso de estudio	94
Conclusiones y proposiciones	98
Bibliografía	104
Anexos	107
Guión de entrevista del estudio de casos en la prevención de los accidentes in itinere de tráfico	107
Definiciones de la Dirección General de tráfico (DGT).....	111



¿Qué son los accidentes laborales de tráfico in itinere?

La Ley General de la Seguridad Social (Real Decreto legislativo 1/1994, de 20 de junio), recoge en su artículo 115.2ª el concepto de accidente de trabajo. Lo define como “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”. La norma también señala que tiene consideración de accidente “los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”. Estos son, precisamente, los que se conocen como accidentes in itinere. La jurisprudencia ha definido de modo más preciso lo que se considera accidente in itinere, puesto que puntualiza lo siguiente:

- El accidente debe producirse en el recorrido habitual entre el lugar de residencia y el de trabajo.
- No deben producirse interrupciones durante dicho recorrido habitual.

Los principios de la acción preventiva para evitar la accidentalidad dicen que:

- Los riesgos se han de evitar.
- Se han de evaluar aquellos que no se puedan evitar.
- Se han de combatir en su origen.
- Se han de adoptar medidas que antepongan la protección colectiva delante de la individual.

Puesto que muchas personas utilizan su vehículo privado de forma habitual para ir y volver del trabajo, la movilidad se ha convertido en un factor de riesgo laboral añadido para miles de ellas. Por ello, los accidentes laborales de tráfico deben formar parte del Plan de Prevención de Riesgos Laborales, incluyéndolos en la acción preventiva de las empresas.

Perder tiempo de descanso o de ocio con el fin de evitar embotellamientos en las horas punta, soportar las condiciones de tensión y estrés en momentos de congestión de tráfico, conducir con la preocupación de llegar tarde al trabajo o de no encontrar sitio para estacionar, son algunos de los efectos negativos que soportan diariamente miles de trabajadores y trabajadoras y que pueden provocar una mayor accidentalidad



La propia organización del trabajo (la jornada laboral, el tipo de contrato, el sistema de remuneración...) son factores que inciden en las condiciones de trabajo y repercuten en la conducción. Los alargamientos de jornada por cumplir las cargas de trabajo, la angustia por llegar a la hora al trabajo cuando se está atrapado en una congestión viaria, la necesidad de responder llamadas del teléfono cuando se está conduciendo. Todo ello, son aspectos de la organización del trabajo que influyen en el comportamiento al volante, provocando, fatiga, distracciones, ansiedad.... En definitiva, aumentando el riesgo de accidentes.

En un estudio que hicimos anteriormente sobre los accidentes de tráfico laborales ya explicitamos que se trata de un problema que muy a menudo se percibe como un efecto de la fatalidad, como algo inevitable y ajeno al mundo laboral. En muchas ocasiones esta visión es compartida incluso por los propios trabajadores y las trabajadoras, extremo éste que propicia la individualización del problema, que dificulta su análisis riguroso y objetivo, y como consecuencia, genera la falta de políticas preventivas².

Ante ello afirmamos que el accidente siempre es causal, se puede estudiar e investigar. Su análisis permite detectar las causas y, por tanto, evitarlas.

En consecuencia, hay que contextualizar la seguridad vial en el mundo laboral para poder elaborar políticas de prevención e implicar a los distintos agentes afectados: los agentes sociales (patronal y sindicatos), las administraciones públicas competentes, los servicios de prevención y sin duda, los trabajadores y las trabajadoras.

Aunque, a estas alturas, deberíamos tenerlo claro que un primer paso que se debe dar es visibilizar la accidentalidad real existente. Es necesario hacer aflorar los accidentes laborales de tráfico, dentro del conjunto de la accidentalidad laboral para, consecuentemente, evaluarlos y poderlos erradicar.

Se debe, plantear como objetivo la eliminación o la reducción de la exposición al riesgo de siniestralidad in itinere mediante la puesta en marcha de planes de movilidad sostenible en las empresas, que incluyan medidas de fomento del transporte público y colectivo, en algunos casos el uso del coche compartido, el teletrabajo y la flexibilidad en horarios y distribución de la jornada.

² Integración de la seguridad vial en la prevención de riesgos laborales. Percepciones y opiniones. CCOO e ISTAS. 2011



A través de un trabajo con grupos de discusión formados por representantes legales de los trabajadores, se constató que en general, en las empresas se considera que la prevención de la siniestralidad in itinere está fuera del ámbito de responsabilidades de la empresa. Por esta razón, en general en la evaluación de riesgos no se los toma en cuenta.

También, está muy extendida la idea de que la seguridad vial, habitualmente, no forma parte del contenido de los planes de prevención en las empresas o bien su presencia es escasa o testimonial. Se opina que hay más posibilidad que aparezcan estos contenidos en el caso de empresas grandes, con un compromiso con su política de Responsabilidad Social Corporativa o por el impulso que le puedan dar los sindicatos.

En el documento mencionado, añadíamos que en el accidente laboral de tráfico, como factores relacionados con las condiciones de trabajo conviene destacar:

- Inadecuada gestión preventiva (déficits organizativos, falta de evaluación de riesgos y/o planificación preventiva, e insuficiente información o formación).
- Riesgos psicosociales (inestabilidad laboral, retribuciones por productividad, poco reconocimiento del trabajo, falta de apoyo en ruta y aislamiento social o largas ausencias de la familia).
- Enfermedades profesionales (trastornos de sueño y de la alimentación, el tabaco, psicofármacos e idoneidad de las funciones encomendadas a sus características físicas o psíquicas).

Normativa

A raíz de la toma de conciencia de la relevancia que tienen los accidentes laborales de tráfico, en 2011, el ministro del Interior y el ministro de Trabajo e Inmigración firmaron un acuerdo de colaboración para prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, tanto los que tienen lugar al ir o al volver del trabajo, los llamados “accidentes in itinere”, como los que ocurren durante la jornada laboral, “accidentes en misión”, en presencia de representantes de la CEOE, CEPYME, CCOO, UGT y los responsables de prevención de riesgos laborales de las Comunidades Autónomas.



La firma de este convenio era continuación del Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo, que 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 y al cual no referiremos seguidamente.

El acuerdo subraya que, 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.

Con este acuerdo, el Ministerio de Trabajo e Inmigración, se comprometía a definir el contenido mínimo a incluir en los Planes de Movilidad y Seguridad Vial y el Ministerio del Interior se comprometía a elaborar y poner a disposición del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo la guía para la elaboración de los planes de seguridad vial de empresas y ambas partes se comprometían a difundirlo y divulgarlo entre todos los agentes implicados en la seguridad vial laboral, así como colaborar en el diseño y la realización de la correspondiente campaña de información y comunicación³.

Acto seguido se daba cuenta de cómo debería ser el plan de movilidad y seguridad en la empresa.

En ese sentido, **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:**

- El compromiso de la empresa de 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 la movilidad de los trabajadores, así como una compilación de estadísticas e investigación de los accidentes sufridos.

³ Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica. INSHT y DGT. 2011



- Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga, uso del casco.), 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.

El **Real Decreto 404/2010**, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral, es la normativa que por primera vez se menciona la realización del plan de movilidad vial como medida para reducir la siniestralidad laboral.

Este real decreto **tiene por objeto** el establecimiento de un sistema de incentivos consistente en reducciones de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que se distingan por su contribución eficaz y contrastable a la reducción de la siniestralidad laboral y por la realización de actuaciones efectivas en la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales.

Dentro del apartado de requisitos se especificaba que además del cumplimiento de los requisitos preventivos básicos, la empresa deberá acreditar el desarrollo o la realización, durante el periodo de observación, de al menos dos, de entre varias acciones posibles. Entre ellas se encontraba la existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes in itinere.

De entrada ya nos encontrábamos con una gran contradicción, pues uno de los requisitos para beneficiarse de la reducción es no rebasar en el periodo de observación los límites que se establezcan respecto de los índices de siniestralidad general y siniestralidad extrema.

Pero, acto seguido, se nos decía que *Del cómputo de la siniestralidad laboral a la que se refieren estos índices se excluirán los accidentes "in itinere"*. Es decir, se obviaban los accidentes in itinere que en su totalidad representan la no desdeñable cifra del 16% del total de accidentes laborales. Cuando hablamos de los accidentes in itinere de tráfico, estos representan casi el 10% del total de accidentes laborales y alrededor del 20% cuando son



mortales. Es por ello que es del todo injustificable que no se tengan en cuenta y más cuando una de las medidas previstas de prevención de la siniestralidad laboral es, precisamente, realizar planes de movilidad viales con el objetivo de reducir este tipo de accidentes.

Otro apartado que merece especial atención es el que ponía en valor la figura del delegado y la delegada de prevención pues se recalca que *como requisito las empresas deberán acreditar, mediante la autodeclaración sobre actividades preventivas y sobre la existencia de representación de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales, el cumplimiento por la empresa de los requisitos básicos en materia de prevención de riesgos laborales. La citada autodeclaración deberá ser conformada, en su caso, por los delegados de prevención, o acompañada de sus alegaciones a la misma.*

Y se añadía que *en las empresas con representación de los trabajadores, es imprescindible que éstos den su conformidad a las medidas preventivas adoptadas por la empresa, para que la reducción de cotizaciones sea efectiva.*

En otras palabras, se suponía que los delegados de prevención debían estar informados de las cifras y las características de la siniestralidad, así como, de las medidas preventivas y, en todo caso, reservarse la potestad de exigirlo no dando la conformidad a la demanda de la bonificación. Con ello se garantizaba su participación en las políticas preventivas de los riesgos laborales.

Lamentablemente, en un posterior decreto que anulaba lo que hemos mencionado, el papel del delegado de prevención quedaba relegado a mero observador, sin tener potestad de aprobar o rechazar la demanda de bonificación y, con ello, perdía el poder que podían ejercer en el ámbito de la prevención en relación a esta normativa.

Hablamos del **Real Decreto 231/2017**, de 10 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral.

Evidentemente, seguían sin ser tenidos en cuenta los accidentes “in itinere” en el cómputo de la siniestralidad laboral.



Pero, además no quedaba explícito que la empresa debería acreditar la realización de al menos dos acciones entre las cuales se mencionaba el plan de movilidad vial de forma expresa. En un anexo dentro de lo que serían *Acciones preventivas complementarias* únicamente se añadía la siguiente pregunta *¿Existen planes de movilidad vial en la empresa?*

En todo caso, ni en el primer decreto ni en este posterior, se debía demostrar la efectividad del plan, sino solo su existencia, pero no si las medidas se habían aplicado y qué resultados se habían obtenido.

Aún así, más recientemente, se ha publicado un nuevo decreto, a través del cual se suspende el sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales por disminución de la siniestralidad laboral, a las empresas que hayan disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral, regulada en el **Real Decreto 231/2017**, de 10 de marzo. Al parecer, durante el año 2019 se procederá a la reforma decreto.

Según la *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo*, en las estadísticas de siniestralidad laboral se refleja una mayor prevalencia de los accidentes de trabajo en las pequeñas y medianas empresas.

Se argumenta que esta circunstancia se debe a una menor concienciación sobre la importancia de la prevención de riesgos laborales, al mayor desconocimiento de las disposiciones legales que les son exigibles, así como a la menor disponibilidad de recursos humanos y materiales para llevar a cabo acciones preventivas. Por todo ello, teniendo en cuenta el elevado número de PYMES que configura el tejido empresarial, se afirma que en la estrategia deben ser una prioridad en los programas de actuación en materia de seguridad y salud en el trabajo⁴.

En el desarrollo de la estrategia, también se pone el acento al diseño e implementación de actividades de investigación, prevención y sensibilización enfocadas a minimizar el impacto del accidente de tráfico en la siniestralidad laboral.

En consecuencia, con este propósito se plantean dos acciones concretas:

⁴ *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015 -2020*. Ministerio de Empleo y Seguridad Social 2015



- Promover la seguridad vial laboral, en cooperación con la Dirección General de Tráfico e instituciones competentes, con el objetivo de reducir la siniestralidad vial laboral.
- Favorecer el intercambio de buenas prácticas que promuevan la reducción de los accidentes de tráfico laborales.

En relación a la primera de las propuestas se está trabajando en ello aunque no lo suficiente, teniendo en cuenta, la magnitud del tema como veremos más adelante. Por ejemplo, una de las acciones fue incluir en un reciente número de la revista de la DGT de tráfico y seguridad vial como reportaje principal la seguridad vial laboral⁵.

En cambio, sobre el segundo aspecto hay aún mucho por hacer, pues la última guía de buenas prácticas en esta materia publicada por la DGT está ya anticuada y habría que hacer una revisión y actualización de las experiencias. Así como, la página web de la Fundación para la seguridad vial (Fesvial), en el apartado donde se recogen las buenas prácticas en seguridad vial laboral se ha quedado bastante desfasada.⁶

El Marco conceptual en materia de riesgos laborales viales es otra guía sobre la materia, aunque creemos que supera esta definición y realmente alcanza la categoría de estudio, pretende -tal como su nombre lo indica- establecer un marco conceptual sobre los riesgos laborales viales. Establece una correlación entre el tráfico, el transporte y el trabajo, que define como las tres ramas que generan mayor accidentalidad laboral⁷.

Esta afirmación esclarece que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre los agentes públicos y privados y, por ello, es necesaria la estrecha colaboración de las administraciones competentes y la participación de todos los colectivos afectados: organismos técnicos, asociaciones profesionales, empresas y trabajadores, tal y como lo promueve también la Comisión Europea. En el documento se citan los diferentes ámbitos de participación y estudio creados para avanzar en esta materia a nivel estatal.

⁵ <http://www.dgt.es/revista/num246/mobile/index.html#p=1>

⁶ <http://www.seguridadviallaboral.es/index.php/buenas-practicas-anteriores-a-2014?start=25>

⁷ *Marco conceptual en materia de riesgos laborales viales 2015*. Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya. 2015



Las iniciativas de cooperación interinstitucional en estos últimos años han sido múltiples. Se han creado, a nivel estatal, dos grupos de trabajo: el de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (CNSST), con representación de los agentes sociales (organizaciones sindicales y empresariales), la Administración General del Estado y las administraciones autonómicas, y cuya secretaría desempeña el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT).

El Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo (OECT) del INSHT realiza el análisis específico de los accidentes laborales de tráfico por encargo de la citada CNSST. Precisamente, es fruto de esta cooperación que el INSHT esté publicando anualmente desde 2007 el Informe de accidentes labores de tráfico que hemos repasado a fondo en nuestro estudio, como veremos a continuación.

Contextualización de los accidentes in itinere de tráfico

El informe de los accidentes de tráfico laborales nos ofrece la posibilidad de contar con una información muy detallada y útil para poderlos estudiar. Los informes han ido presentando los datos desde el año 2007, hasta llegar al último año publicado que corresponde a los accidentes in itinere de tráfico ocurridos en 2017. Si bien, la información no es homogénea en todos ellos, tenemos una serie histórica bastante amplia que nos permite caracterizarlos con detalle de manera evolutiva. Sin embargo, el no contener todos los informes anuales la misma información, en parte, ha condicionado el contenido de las tablas y gráficos en cuanto a los años escogidos para elaborar este estudio.

Evolución de los accidentes in itinere de tráfico por gravedad

Observando la serie estadística anual de los accidentes in itinere de tráfico totales y el índice de incidencia, podemos dividir el período en tres fases distintas. En primer lugar vemos como justo antes del inicio de la crisis económica el número de accidentados llegó a su zenit, alcanzando la cifra de 62.097. Posteriormente, empezó un descenso paulatino llegando a los números más bajos del período en 2013, en el momento más crudo de la crisis con 37.723 víctimas, con una bajada, en relación a 2007, de la nada desdeñable cifra



de 24.374 víctimas lo que significó una reducción del 39%. A partir de entonces, con la leve recuperación económica, hubo un aumento continuado de las víctimas hasta llegar en 2017 a 50.475. Ello constituyó un aumento de 12.752 víctimas, lo que representó una subida del 34%. Aun no habiendo alcanzado las cifras del inicio del período, se observa una tendencia creciente. De continuar así a corto o medio plazo se podría llegar a los alarmantes números de 2007.

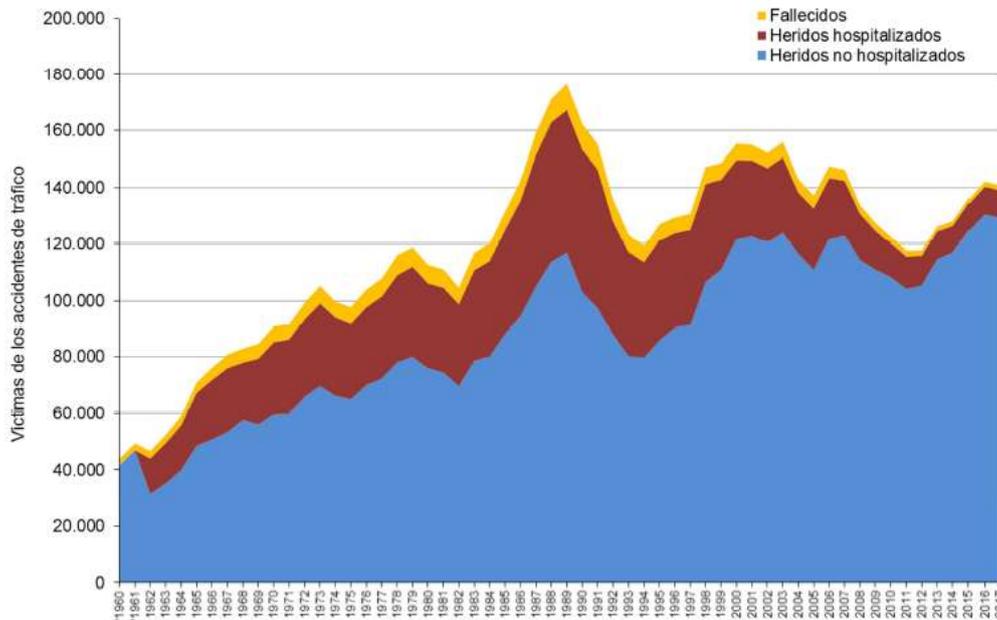
Aunque solo tengamos un avance, las cifras de accidentes in itinere de tráfico de 2018 confirman esta tendencia de incremento progresivo del número de accidentados. El año pasado, las víctimas subieron a 51.286, un incremento de un 2% en relación a 2017⁸.

Podemos observar con claridad la relación directa entre crisis y recuperación económica en el gráfico de la Dirección General de tráfico de víctimas de los accidentes de tráfico de 1960 a 2017. En él vemos como los diferentes ciclos económicos se corresponden con los aumentos y descensos de la siniestralidad. En otros períodos anteriores, se ha reproducido el ciclo de disminución prolongada de los accidentes, seguidos de aumentos pronunciados, probablemente explicables por el descenso y aumento del tráfico relacionado con períodos de crisis y expansión económica que, sobre todo, han afectado la movilidad por motivos laborales, tanto por ir aparejada al descenso de la propia actividad, con, en consecuencia, menos desplazamientos en jornada de trabajo y de transporte de mercancías, como por el aumento del paro afectando a los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo. Al contrario, las épocas de más dinamismo económico han provocado un aumento del tráfico y el consiguiente aumento de la accidentalidad.

⁸ Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social



Gráfico. Víctimas de todos los accidentes de tráfico. Serie de 1960 a 2017



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de la Dirección General de Tráfico 2017

El dato más preocupante, si cabe, aparece en la evolución del índice de incidencia⁹, es decir, el número de accidentes ocurridos por cada 100.000 trabajadores y trabajadoras. En esta tasa, al relacionar el número de accidentes con un número fijo de trabajadores, se corrige la posible correlación directa que pudiera haber que a más trabajadores se produzcan más accidentes y, a la inversa, a menos trabajadores menos accidentes.

Es aquí donde vemos que la situación ha empeorado manifiestamente: al inicio del período analizado, el índice era de 217 accidentados por cada 100.000 trabajadores y trabajadoras y ahora se sitúa en 334. Se trata de un crecimiento enorme de un 65%. Vemos que en proporción ya hemos superado el número de accidentados del momento más álgido que los hubo en número absolutos, es decir que, aun habiendo menos población ocupada los accidentes proporcionalmente han crecido más que esta. Ello nos llevaría a reflexionar sobre las posibles causas del repunte de la siniestralidad. Seguramente, una de ellas sería la

⁹ (Número de accidentes in itinere/Población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta) X 100.000.



salida de la crisis con peores condiciones laborales de las que se tenían cuando empezó. En resumen: ha habido una precarización del mercado laboral que, probablemente, incide en la accidentalidad, aumentándola.

Accidentes in itinere de tráfico absolutos e índice de incidencia

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidentes	37.906	45.258	50.311	50.064	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010	37.723	39.939	43.202	47.761	50.475
Índice incidencia	217	249	262	251	305	289	261	281	292	265	281	293	307	329	334

Gráfico: Accidentes in itinere de tráfico números absolutos

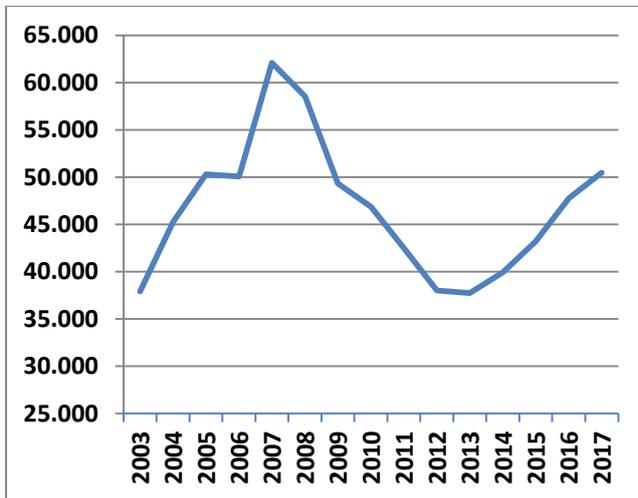
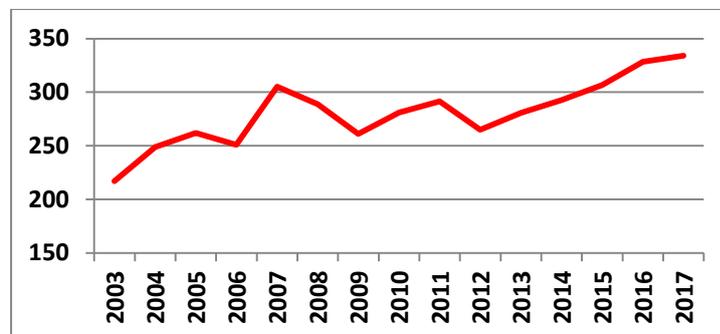


Gráfico: Accidentes in itinere de tráfico índice de incidencia



Fuente: Elaboración propia a partir de *Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial 2003-2012*. Mapfre 2015 e *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017



Otra cifra que nos debe alarmar es la evolución de las personas fallecidas en accidente in itinere de tráfico en los últimos años. Si bien, en un primer momento hubo una bajada prolongada, reduciéndose en una tercera parte de 2007 a 2014 y pasando de 304 a 99. Desde entonces han vuelto a iniciar una escalada constante hasta alcanzar las 120 víctimas mortales en 2017.

Respecto a los accidentes graves,¹⁰ aunque la serie de la que disponemos es menor que en el resto de accidentes por gravedad, la evolución sigue los mismos parámetros que el resto. A partir de 2105, hay un punto de inflexión y después de cuatro años de disminución, empiezan a subir.

Pero, lo más inquietante es que en el avance de la accidentalidad laboral de 2018, las muertes llegaron a 136, lo que representa un aumento muy notorio de un 13%, en comparación a la cifra del año precedente. Lamentablemente nos confirma, una vez más, el aumento continuo de la accidentalidad.

Evolución de los accidentes in itinere de tráfico por gravedad

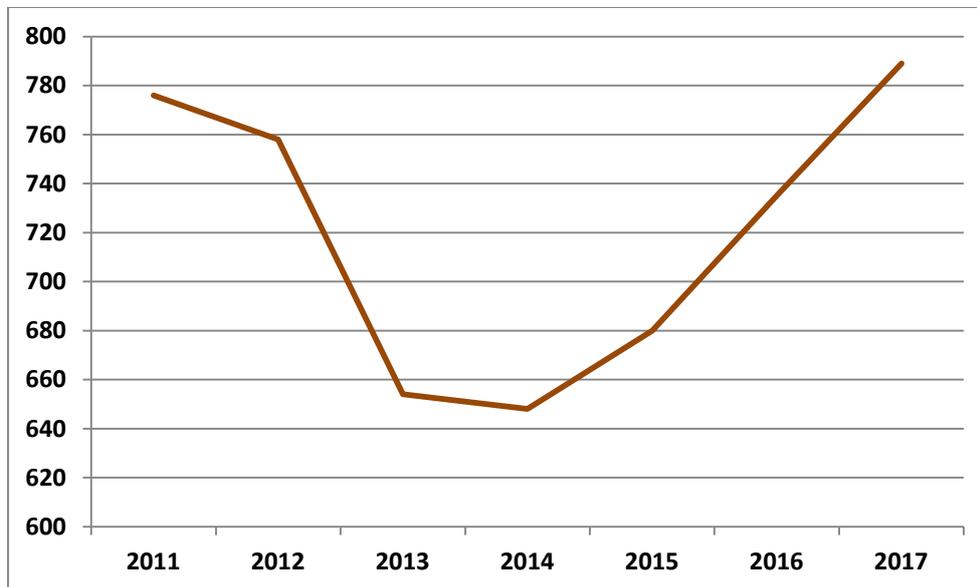
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidentes	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010	37.723	39.939	43.202	47.761	50.475
Mortales	304	220	170	165	128	100	100	99	101	120	120
Graves	-	-	-	-	776	758	654	648	680	735	789
Leves	-	-	-	-	41.605	37.152	36.969	39.192	42.421	46.906	49.566

Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

¹⁰ Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a 24 horas. Se excluyen las personas fallecidas en los 30 días posteriores al accidente.

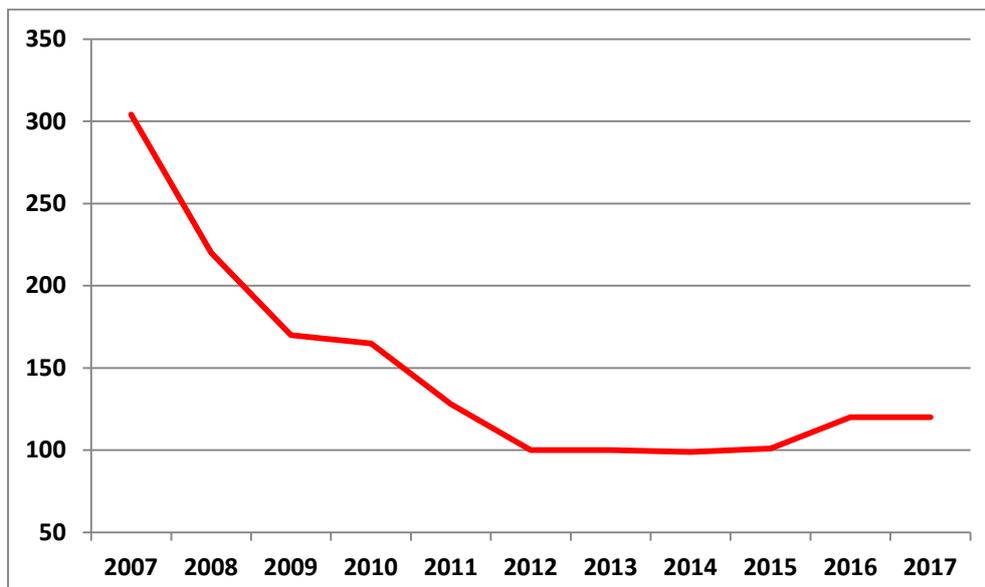


Accidentes in itinere de tráfico graves



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.

Accidentes in itinere de tráfico mortales



Fuente: Elaboración propia a partir de: *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.



Otro dato que nos debe hacer reflexionar es el **peso que tienen estos accidentes laborales de tráfico en el total de accidentes de tráfico para todos los motivos de desplazamiento** (académico, compras, ocio, etc.). Como podemos ver el porcentaje no es insignificante y la cifra varía en correlación con las oscilaciones del número absoluto de los accidentes in itinere, acaecido durante la etapa estudiada. Dicho de otra manera, se podría decir que una de cada tres víctimas de accidentes de tráfico lo ha sido yendo o viniendo del trabajo¹¹.

- 2007 Víctimas 146.344 de tráfico globales. El 42% fueron in itinere.
- 2013 Víctimas 126.400 de tráfico globales. El 30% fueron in itinere.
- 2017 Víctimas 140.992 de tráfico globales. El 36% fueron in itinere.

Otro cuestión a retener es el porcentaje de los accidentes in itinere de tráfico en del total de accidentes laboral con baja. Pues bien, si nos referimos a todos los accidentes in itinere de tráfico, estos son entre el 7% y el 8%, es decir algo menos de uno de cada 10. En cambio, los graves suben hasta el 16% en 2017. Si hablamos de los mortales, su peso sube hasta un 19% o lo que es lo mismo 1 de cada 5. Con ello podemos concluir que los accidentes in itinere son más graves en comparación con el resto de accidentes laborales. Con el avance de datos de 2018 se confirma esta proporción, quedando los accidentes in itinere de tráfico en un 9% sobre el total y en un 21% de los mortales¹².

Otro dato que daría fe de la mayor gravedad de los accidentes in itinere de tráfico, es que estos accidentes mantuvieron a los accidentados una media de casi 45 días de baja. Mientras que por un accidente de trabajo que no sea in itinere de tráfico la media es de 33, 5 días.

¹¹ *Anuario estadístico de accidentes*. Dirección General de Tráfico, 2017.

¹² Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.



Porcentaje de accidentes in itinere de tráfico sobre el total de accidentes laborales según gravedad

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total accidentes de trabajo	581.150	471.223	468.030	491.099	529.248	566.235	596.606
Accidentes in itinere	7%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Total accidentes de trabajo leves	575.021	465.897	463.192	486.306	524.210	560.957	595.409
Accidentes in itinere	7%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Total accidentes de trabajo graves	5.413	4.762	4.280	4.213	4.409	4.649	4.968
Accidentes in itinere	14%	16%	15%	15%	15%	16%	16%
Total accidentes de trabajo mortales	716	564	558	580	629	629	629
Accidentes in itinere	18%	18%	18%	17%	16%	19%	19%

Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Accidentes in itinere de tráfico por género

Otra cuestión no menor es analizar la repartición de los accidentes in itinere por género, desde una perspectiva temporal. En números absolutos los hombres tienen más accidentalidad que las mujeres, pero a medida que ha ido avanzando el tiempo la diferencia entre unos y otros se ha ido acortando, hasta tal punto que en 2007, la diferencia a favor de los hombres era de 10.723. En cambio, en 2017 se redujo ostensiblemente y aun teniendo las mujeres, igualmente, más accidentes los hombres, la diferencia ha pasado a ser de solo 2.055. Así, en un inicio la proporción era de 59% hombre y 41% mujeres, en 2017 pasó a ser de 52% hombres y 48% mujeres, casi alcanzando la paridad.

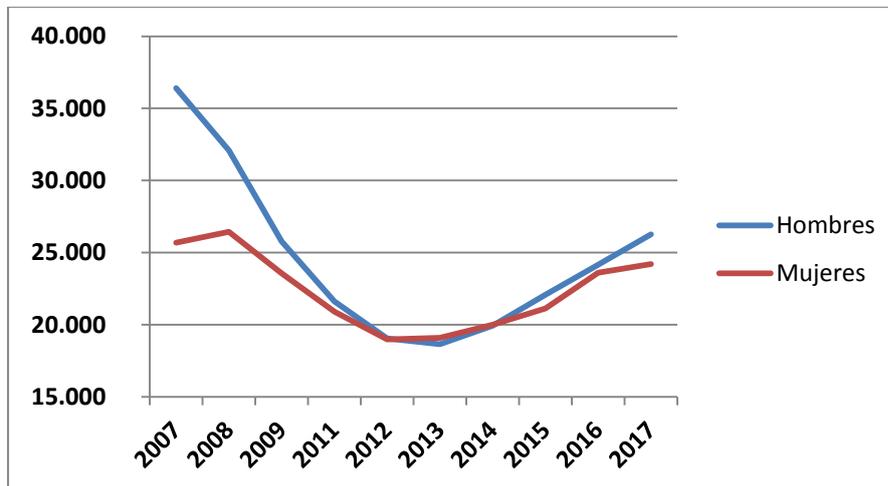


Accidentes in itinere por género

	2007	2008	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Hombres	36.410	32.086	25.777	21.605	19.035	18.640	19.938	22.082	24.166	26.265
Mujeres	25.687	26.447	23.558	20.904	18.975	19.083	20.001	21.120	23.595	24.210
Total	62.097	58.533	49.335	42.509	38.010	37.723	39.939	43.202	47.761	50.475

Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Total accidentes in itinere por género



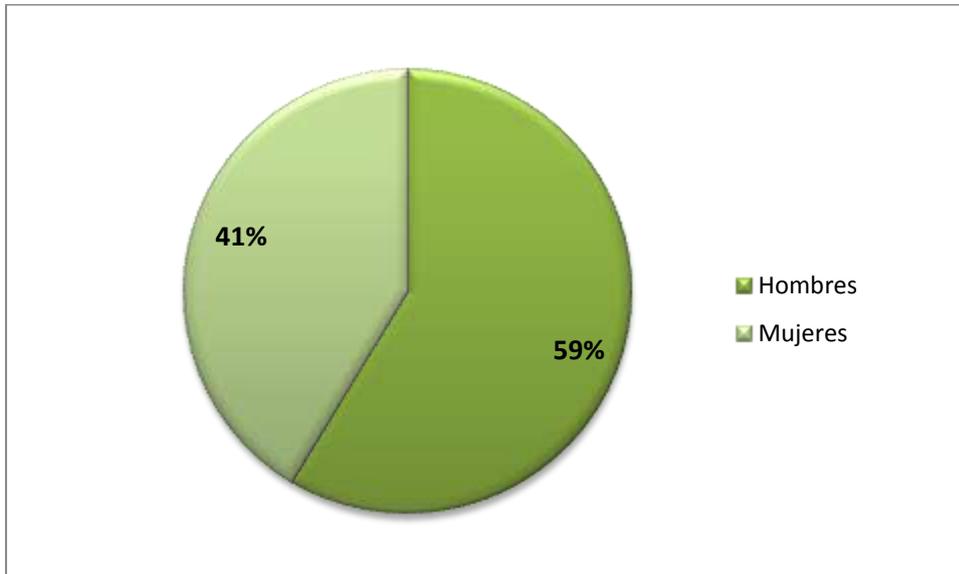
Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Diferencia de accidentes entre hombres y mujeres	
2007	10.723
2017	2.055

Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.

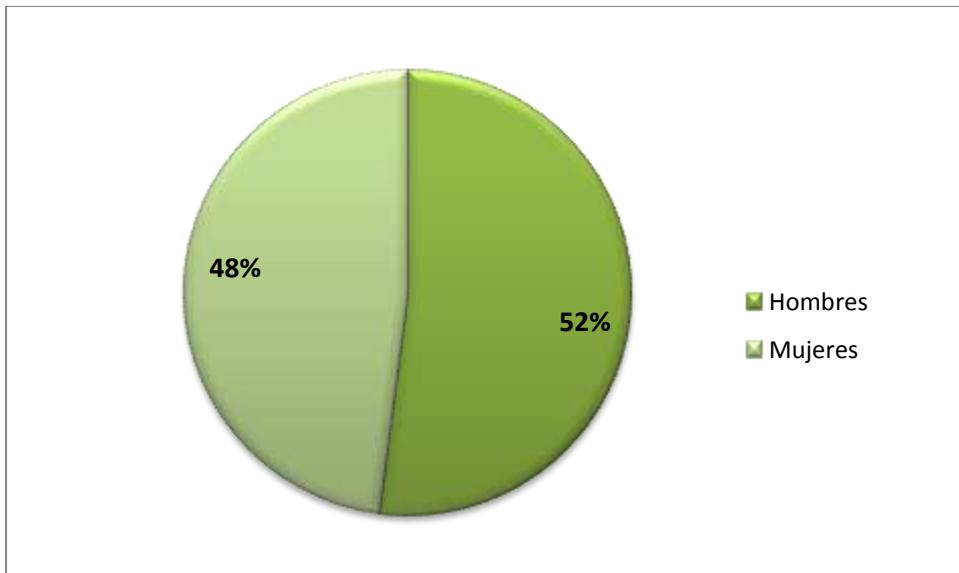


Porcentaje de accidentes por género en 2007



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Porcentaje de accidentes por género en 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017



Otra cuestión, no menos trascendente, es el índice de incidencia de hombres y mujeres. En este caso, es la relación entre el número de accidentes de las mujeres con la población ocupada femenina y el número de accidentes de los hombres con la población ocupada masculina. En esta tasa vemos una relación inversa a la relacionada con con el número total de accidentes, pues son la mujeres, las que siempre, con altibajos, han tenido una mayor incidencia y con el tiempo, la distancia ha ido aumentando. Es decir, las mujeres, proporcionalmente, al haber menos población ocupada femenina tienen más accidentes.

Pero además, si hiciéramos un índice de incidencia solo sobre los trabajadores y trabajadoras que utilizan el coche y la moto, descartando los que utilizan otros modos para sus desplazamientos al trabajo, teniendo en cuenta que el uso del coche y la moto es menor en las mujeres, aun tendríamos un índice más elevado para ellas. Es decir, el índice de incidencia solo de las usuarias del coche y la moto tendría es aún mayor con que el de los hombres.

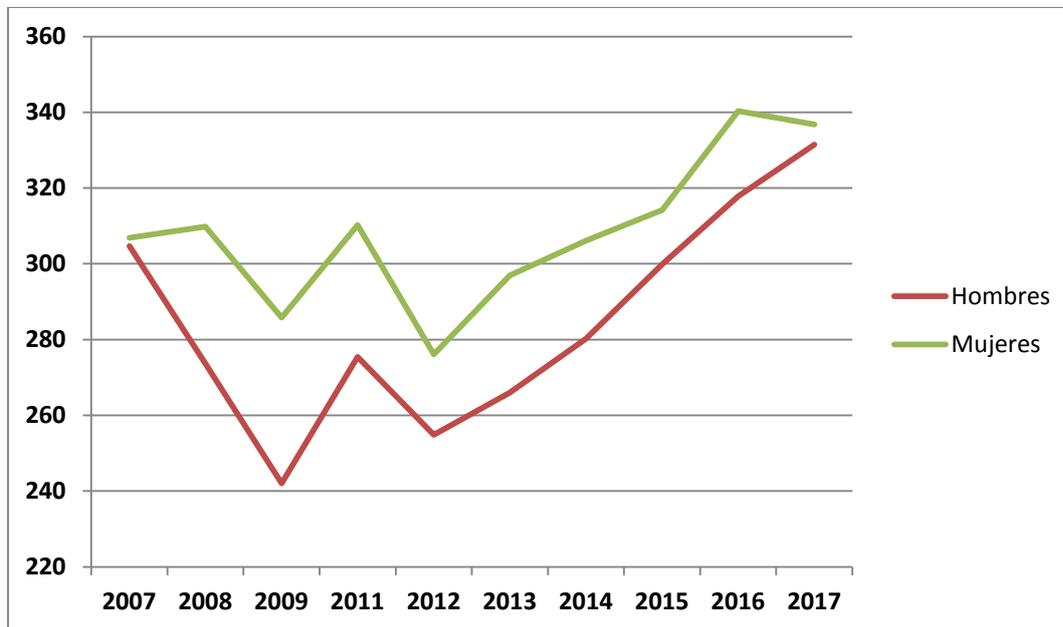
Se podría pensar que las mujeres en realidad sufren menos accidentes como conductoras y que realmente los que tienen más accidentes como conductores son los hombres y las mujeres como pasajeras. Esto no es así, ya que la diferencia entre varones y mujeres que han padecido accidentes como pasajeros y como pasajeras no llega ni a un 2%, siendo superior en el caso de las mujeres. Además, en ambos casos, son muy minoritarios los accidentes yendo como pasajero o pasajera. Es un escaso 6,5% en el caso de los hombres y un 8,2% en el caso de las mujeres.

Índice de incidencia por género

	2007	2008	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Hombres	304,7	273,7	242,1	275,4	254,9	266,0	280,2	299,9	317,8	331,5
Mujeres	306,9	309,8	285,8	310,2	276,1	296,9	306,1	314,2	340,3	336,8



Índice de incidencia por género



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

El porqué las mujeres tienen más accidentes, probablemente obedezca a varias razones. Como se puede ver en las estadísticas de movilidad, el primer motivo por el que nos movemos es para ir al trabajo y es en este motivo cuando más se utiliza el coche. Es decir, existe una relación causal entre trabajar y desplazarse en vehículo privado motorizado. El incremento de la accidentalidad de las mujeres podría estar relacionado con la cada vez mayor presencia de la mujer en el mercado laboral y, por ello consecuentemente, por un mayor uso del coche. Ya que este modo es el modo más implicado en los accidentes in itinere de tráfico.

Desde el año 1990 a la actualidad, la población ocupada femenina en España se ha duplicado, pasando de poco más de 4 millones de ocupadas a 8 millones y medio en 2017. En cambio, los hombres ocupados solo han crecido poco más de un millón, hasta tal punto que si hace 20 años las mujeres solo representaban el 32% de la población ocupada, ahora ya alcanzan el 45%, acercándose cada vez más a la cifra de población masculina ocupada.



Ello se ha hecho más evidente con la crisis. Si bien ambos sexos han perdido población ocupada durante algunos años de este período, el número de hombres han descendido más que el de las mujeres en números absolutos y también en proporción. Es decir, la población trabajadora femenina prácticamente se ha mantenido y, en cambio, ha disminuido claramente en los hombres.

Población ocupada en España 1990 – 2017 (millares)									Crecimiento 1990-2017
	1990	%	2000	%	2010	%	2017	%	
Total	13.042	100%	15.782	100%	18.725	100%	18.825	100%	44%
Hombres	8.921	68%	9.963	63%	10.424	56%	10.266	55%	15%
Mujeres	4.121	32%	5.819	37%	8.301	44%	8.559	45%	108%

La relación causal indica que a más empleo más uso del coche, tal y como podemos comprobar con las estadísticas. Las cifras nos dicen que las mujeres obtienen cada vez más el carnet de conducir. La proporción de la posesión de carnet de conducir entre las mujeres más mayores, en relación a los hombres, era uno a nueve. En cambio, en las generaciones jóvenes el número de carnets está casi a la par, entre ambos géneros.

De cara al futuro próximo, a medida que se vaya produciendo una reposición generacional, la tenencia del permiso de conducir en global (todas las edades) de mujeres y hombres tenderá a igualarse. En 1990, el número de carnets expedidos hasta entonces, un 71% pertenecía a los hombres y un 29% a las mujeres. En cambio, en 2017 la proporción es de un 58% para los hombres y de un 42% para las mujeres. Las cifras son claras, en estos casi 20 años los hombres han aumentado el número de permisos de conducir en 4.800.000 y las mujeres en 6.450.000. Así pues, las mujeres han obtenido, en estas dos décadas 2.575.000 más carnets que los hombres. Además, y esto es muy significativo, en los peores años de la crisis, entre el 2009 y el 2013, por primera vez, las mujeres sacaron más permisos de conducir que los hombres.



Censo de conductores en España 1990 – 2017 (millares)									Crecimiento 1990-2017
	1990	%	2000	%	2010	%	2017	%	
Total	16.326	100%	21.417	100%	25.799	100%	26.641	100%	63%
Hombres	11.520	71%	13.805	64%	15.428	60%	15.385	58%	34%
Mujeres	4.806	29%	7.612	36%	10.371	40%	11.255	42%	134%

Fuente. Anuario de la Dirección general de tráfico 2018

Aun así, hay que matizar esta cuestión, pues tener un permiso de conducir no equivale obligatoriamente a usarlo para ir al trabajo, sino que, por ejemplo, puede formar parte de una estrategia para encontrar o cambiar de empleo, aunque después no se utilice para ir a trabajar y solo se utilice para realizar otras actividades cotidianas, comprar, estudiar, actividades relacionadas con el ocio y el tiempo libre, etc. A la mayor incorporación de la mujer al trabajo, hay que sumarle el hecho de haber aumentado el número de personas que residen en zonas periféricas y dispersas con baja densidad de urbanización, donde para tener autonomía se depende del coche.

La presencia de población masculina es mayoritaria en los polígonos industriales del extrarradio, tradicionalmente localizados fuera del núcleo urbano y que promueven un mayor uso del coche. La posterior descentralización de los centros de trabajo del sector servicios en parques empresariales, centros comerciales y de ocio, centros sanitarios, centros de enseñanza, etc. con mucha presencia de población ocupada femenina y con déficits para acceder en transporte público obliga a las trabajadoras a utilizar el coche para desplazarse al trabajo.

Un elemento clave a la hora de analizar la movilidad de las mujeres tiene que ver con la inseguridad ciudadana, ya sea real o percibida. Numerosos estudios muestran las estrategias de las mujeres para evitar ciertos recorridos y zonas de la ciudad. Esto es especialmente relevante en el caso de las trabajadoras que realizan su actividad profesional



por la noche. Una de las estrategias para ir más seguras y evitar andar, ir en bicicleta, o coger el transporte público, es desplazarse en coche.

Todo ello, podría contribuir a explicar el crecimiento del número de accidentes totales de mujeres y el mayor índice de incidencia aunque habría que añadir otras posibles causas. Una de ellas es que las mujeres tienen la doble presencia, la jornada laboral y la del trabajo doméstico y de cuidado de menores y familiares dependientes. Por término medio, en día laborable, la mujer emplea el doble de tiempo en las tareas del hogar y durante los tres primeros años de vida de sus hijos son ellas las que se ocupan en un 90% de los casos de su cuidado y atención. Ello junto a la dificultad de la conciliación de la vida laboral y familiar, provoca una mayor presión que conlleva angustia y estrés, además de un mayor cansancio¹³.

Las mujeres en los desplazamientos de y al trabajo acostumbran a realizar tareas relacionadas con el cuidado del hogar y atención a familiares (dejar y recoger a menores del colegio o de actividades extraescolares, hacer compras u otros “recados” domésticos, visitas a familiares dependientes, acompañamiento al centro de salud...). Esta manera más compleja que la de los hombres de hacer los desplazamientos y, a su vez, implica el intento de optimizar el tiempo y querer llegar a todo y a tiempo, las expone a tener más accidentes de tráfico.

A todo ello hay que sumar la mayor precariedad laboral de las mujeres en cuanto a organización del trabajo, la brecha salarial, la vulnerabilidad, mayor inestabilidad, más cambios de jornada y horarios, mayor segregación horizontal y vertical, trabajos peor valorados económica y socialmente, etc.¹⁴ Todo ello, también puede afectar a la conducción al generar ansiedad y estrés.

Si nos fijamos en los accidentes mortales la preeminencia de los hombres es muy clara, la proporción es de cada cuatro víctimas mortales, tres son hombres. Con los datos que contamos, entre 2013 y 2017, vemos que esta proporción se mantiene. También el índice de incidencia tiene una evolución estable y la cifra de fallecidos y en la población asariada es constante. En cuanto al número de fallecidos, vemos un aumento en ambos sexos. Aun así,

¹³ Barómetro de mayo de 2017. Centro de Investigaciones Sociológicas. 2017

¹⁴ <http://www.istas.net/>



para no tener una visión sesgada es necesario decir, que tal como vimos en la tabla del total de accidentes in itinere de tráfico, y remontándonos a 2007, justo cuando se inició la profunda crisis, las víctimas mortales llegaron a ser más del doble que en 2017. Es decir, aunque cueste hablar en estos términos y más viendo la remontada que recientemente se está produciendo, la evolución, en el último decenio, ha sido positiva desde el punto de vista de las frías cifras.

Accidentes mortales in itinere de tráfico por género

Género	2013			2017		
	Accidentes mortales	%	Índice incidencia	Accidentes mortales	%	Índice incidencia
Hombres	74	74	1,1	90	75	1,1
Mujeres	26	26	0,4	30	25	0,4
Total	100	100	0,7	120	100	0,8

Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Accidentes in itinere de tráfico por edades

Si nos fijamos en los accidentes in itinere de tráfico por grupos de edad, observamos cómo, con pocas variaciones, la mayoría de accidentes se producen en los grupos de edad de 30 a 34 años y de 35 a 39 años, seguidos del grupo edad que les precede, es decir de 25 a 29 años y del que les supera, de 40 a 44 años. Entre estos grupos de edad se aproximan al 65% de accidentes totales durante todo el período. En el otro extremo encontramos el grupo de los más jóvenes de 16 a 19 años, como el que tiene menos accidentes. Por otro lado, a partir del grupo de 45 a 49 años, se va produciendo un descenso progresivo, a medida que aumenta la edad. Hasta llegar al colectivo de más de 60 años que es el que menos accidentes tiene, solo un poco por encima de los más jóvenes a los que nos hemos referido.



Accidentes in itinere por grupos edades

Edad	2011			2014			2017		
	Total	%	Índice incidencia	Total	%	Índice incidencia	Total	%	Índice incidencia
16-19	622	1,5	567,8	344	0,9	578,6	626	1,2	565,1
20-24	4.695	11,0	565,9	3.251	8,1	536,0	4.529	9,0	588,1
25-29	7.858	18,5	468,3	6.318	15,8	455,2	7.709	15,3	531,7
30-34	8.674	20,4	378,7	7.412	18,6	378,4	8.032	15,9	447,2
35-39	6.873	16,2	293,4	7.203	18,0	321,5	8.579	17,0	378,6
40-44	5.066	11,9	240,5	5.473	13,7	268,7	7.441	14,7	306,9
45-49	3.817	9,0	202,8	4.137	10,4	224,4	5.482	10,9	255,0
50-54	2.647	6,2	170,0	3.101	7,8	202,0	4.121	8,2	220,8
55-59	1.613	3,8	151,4	1.856	4,6	170,8	2.768	5,5	196,4
60 y más	644	1,5	89,3	844	2,1	124,2	1.188	2,4	136,9
Total	42.509	100	291,5	39.939	100	297,3	50.475	100	334,0

Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Población ocupada por grupos de edad (millares)

Edad	2011		2014		2017	
	Total	%	Total	%	Total	%
16-19	93	0,5	82	0,5	119	0,6
20-24	863	4,8	675	3,8	813	4,3
25-29	1.939	10,7	1.609	9,2	1.646	8,7
30-34	2.704	14,9	2.293	13,1	2.112	11,1



35-39	2.909	16,0	2.856	16,3	2.774	14,6
40-44	2.654	14,6	2.737	15,6	3.077	16,2
45-49	2.460	13,6	2.500	14,2	2.774	14,6
50-54	2.090	11,5	2.211	12,6	2.508	13,2
55-59	1.480	8,2	1.621	9,2	1.960	10,3
60 y más	960	5,3	985	5,6	1.215	6,4
Total	18.153	100	17.569	100	18.998	100

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Estadística (INE)

El grupo de edad con más accidentes de tráfico en 2011 y en 2014 fue el de 30 a 34 años con un porcentaje sobre el total del 20,4% y 18,6%, respectivamente. En 2017, el grupo con más accidentes fue el de 35 a 39 años con un 17,0%. Así, vemos como al pasar de los años, el grupo de edad que tiene más accidentes tiene menor peso, dentro del global de accidentes del año, al estar estos más repartidos.

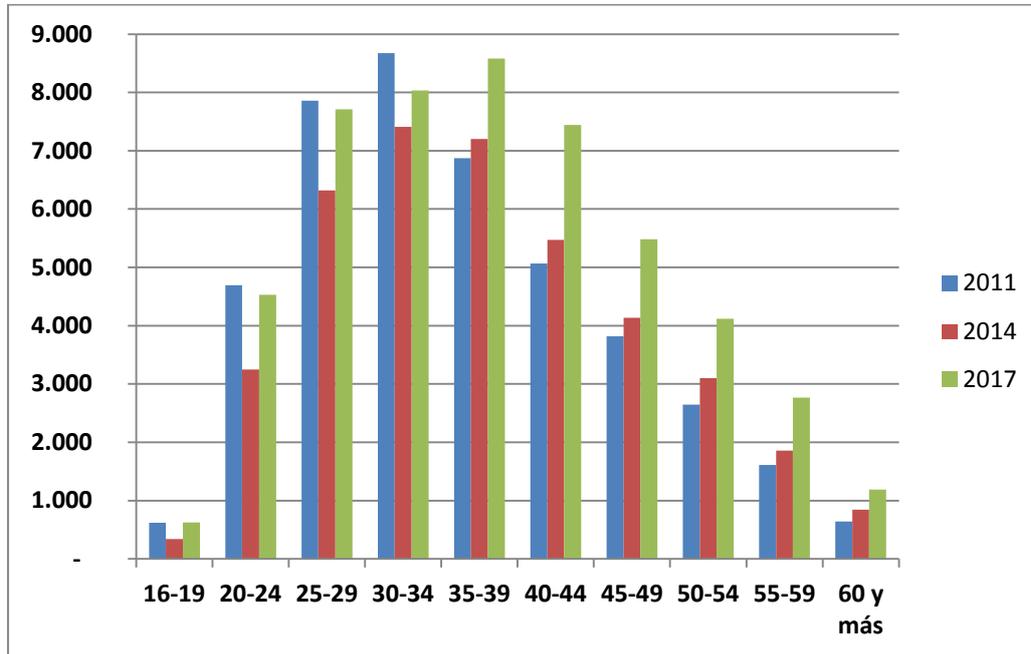
Otro dato, muy significativo, es que si comparamos el porcentaje de accidentes y de efectivos de población activa por grupos de edad, vemos que los grupos de edad más jóvenes, hasta los de 35 a 39 años en 2017, tienen más accidentes entre el total de población asalariada. En cambio, a partir del siguiente grupo de edad el de 40 a 44 y en los sucesivos, hay mayor población activa que de accidentes.

Esto último tiene su traslación en el índice de incidencia, pues aunque ha ido variando, levemente su posición en el transcurso del tiempo, el mayor índice de incidencia se parecía entre los más jóvenes de entre 16 a 24 años. Después, progresivamente va disminuyendo, hasta llegar a los más mayores que son los que tienen el menor índice de incidencia.

La explicación de esta situación la podríamos encontrar, por un lado, en la inexperiencia de los conductores más jóvenes y, por otro lado, en la precariedad laboral que padecen, igual que sucede con las mujeres que también tienen un mayor índice de incidencia, aunque también podría ser por la poca presencia de jóvenes en el mercado laboral activo.

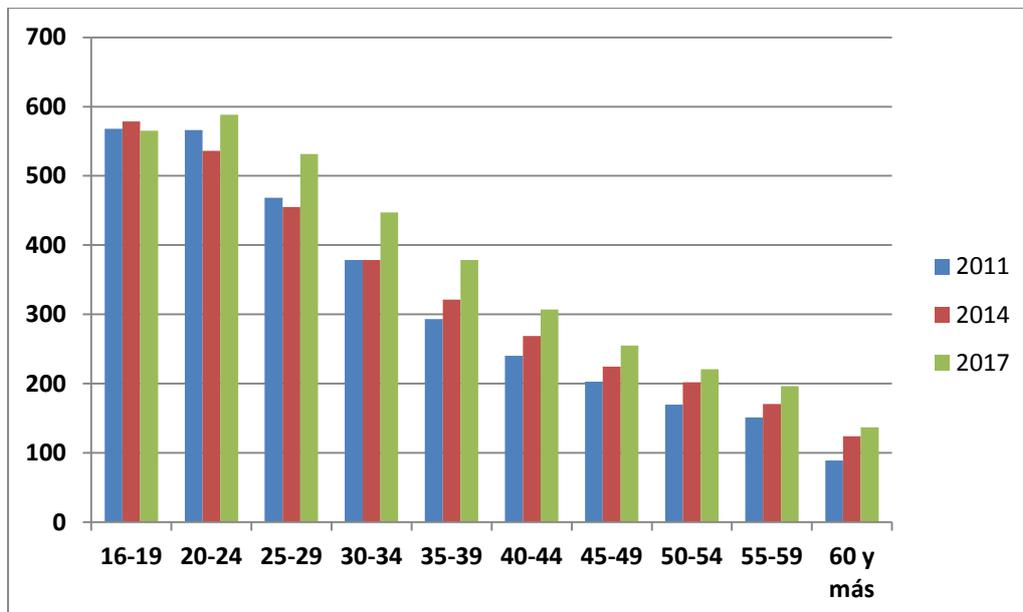


Accidentes in itinere por grupos de edad



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Índice de incidencia de accidentes in itinere por grupos de edad



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2011, 2014 y 2017



En los accidentes in itinere de tráfico mortales por edad en 2013, el 57% se concentraba en las edades que van de los 35 a los 49 años. En 2015, las edades que comprendían desde los 25 a los 49 años representan el 76% de los fallecidos. En cambio, en 2017 la distribución por edades fue más homogénea, con un 83% del total entre los 25 y los 54 años.

Accidentes in itinere de tráfico mortales por edad

Edad	2013			2015			2017		
	Total	%	Índice incidencia	Total	%	Índice incidencia	Total	%	Índice incidencia
16-19	1	1	1,2	0	0	0,0	0	0	0
20-24	6	6	0,8	6	6	0,9	5	4	0,6
25-29	13	13	0,8	15	15	1,1	17	14	1,2
30-34	8	8	0,4	13	13	0,7	14	12	0,8
35-39	19	19	0,8	12	12	0,5	12	10	0,5
40-44	14	14	0,7	20	20	0,9	22	18	0,9
45-49	24	24	1,3	15	15	0,8	15	13	0,7
50-54	8	8	0,5	7	7	0,4	20	17	1,1
55-59	4	4	0,4	13	13	1,1	10	8	0,7
60 y más	3	3	0,4	0	0	0	5	4	0,6
Total	100	100	0,7	101	100	0,7	120	100	0,8

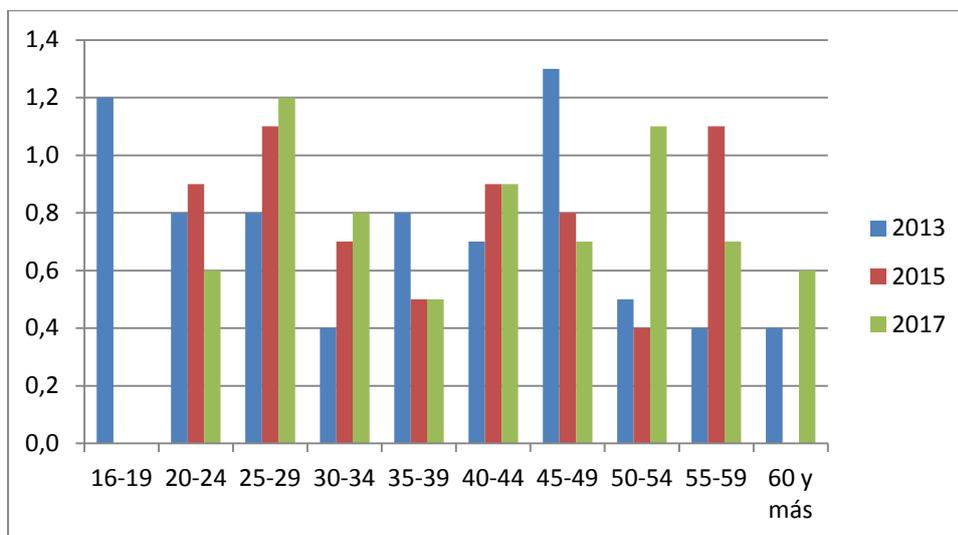
Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2013 y 2017

Sin embargo, hay que ser prudentes con estos resultados. Por un lado, al tratarse de cifras relativamente bajas, es muy fácil que un pequeño aumento o disminución en un grupo de edad distorsione el resultado. Y por otro lado, en general, los grupos de edades con más accidentes coinciden con los que tienen más población ocupada. Para contrarrestar esta



posible distorsión, debemos fijarnos en el índice de incidencia, pues vemos comportamientos dispares y poco homogéneos entre los mismos grupos de edad en los tres años seleccionados. Podemos afirmar que el grupo de edad entre 25 y 29 años, hay una mayor tasa de accidentes, seguido del grupo de 40 a 44 años y en tercer lugar el de 20 a 24 años. Lo cual nos hace concluir, aunque sea con reservas, que son los más jóvenes los proporcionalmente más fallecen en accidentes in itinere de tráfico.

Índice de incidencia de los accidentes mortales in itinere de tráfico por edad



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2013 y 2017

Accidentes in itinere de tráfico por sectores de actividad

En la distribución del número de víctimas por sectores de actividad, sobresale de forma destacada el sector servicios que acapara hasta el 80% de las víctimas. Ello parece razonable, teniendo en cuenta, que es el sector con un mayor de trabajadores y trabajadoras. Esa tendencia se mantenido, a excepción del año 2007 cuando el índice de incidencia fue mayor en la industria, seguido de la construcción, relegando los servicios al tercer puesto. En el resto de años, cada vez con un mayor índice, el sector servicios se colocó en el primer puesto, teniendo más población activa, y acumulando tantos accidentes como lo refleja el índice. En cambio, el menor índice con diferencia pertenece al sector agrario. Los sectores de la industria y la construcción se quedan en una posición intermedia,

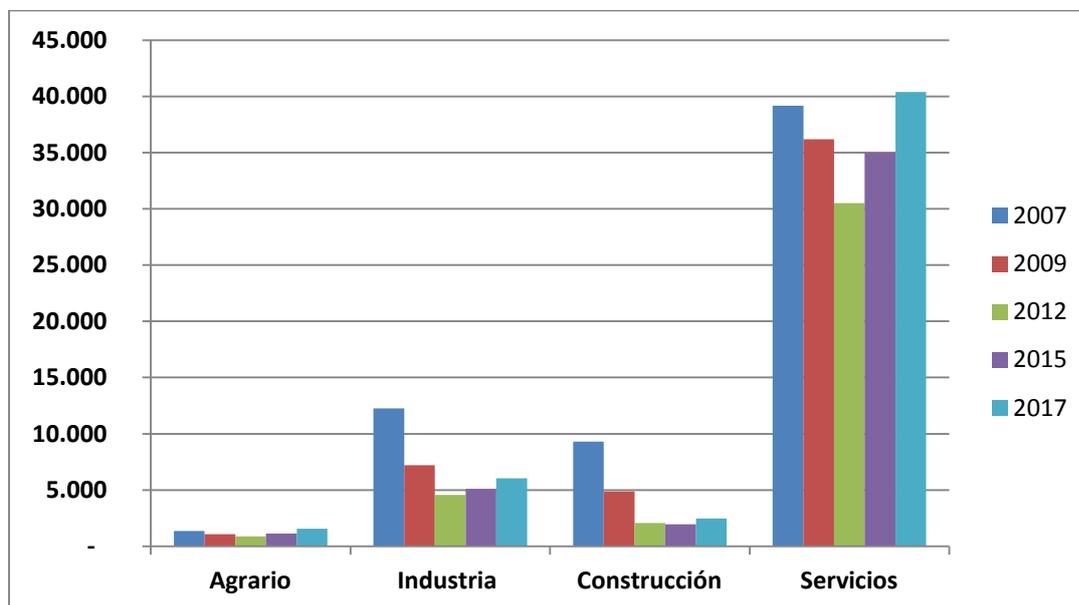


relevándose en los diferentes años. No es menos cierto, que en consonancia con el incremento de accidentes in itinere de tráfico, el índice no ha parado de crecer en los dos últimos años reflejados, como demuestran las siguientes tablas, en todos los sectores.

Accidentes in itinere de tráfico e índice de incidencia por sector

Sector	2007		2009		2012		2015		2017	
Agrario	1.373	148,3	1.078	155,0	874	82,9	1.121	177,8	1.567	237,5
Industria	12.249	375,5	7.212	259,9	4.563	239,5	5.119	274,4	6.053	305,0
Construcción	9.299	344,7	4.868	257,8	2.061	252,8	1.958	272,5	2.472	307,9
Servicios	39.176	290,8	36.177	269,2	30.512	288,8	35.004	322,0	40.383	346,2
Total	62.097	305,0	49.335	261,2	38.010	265,1	43.202	306,7	50.475	334

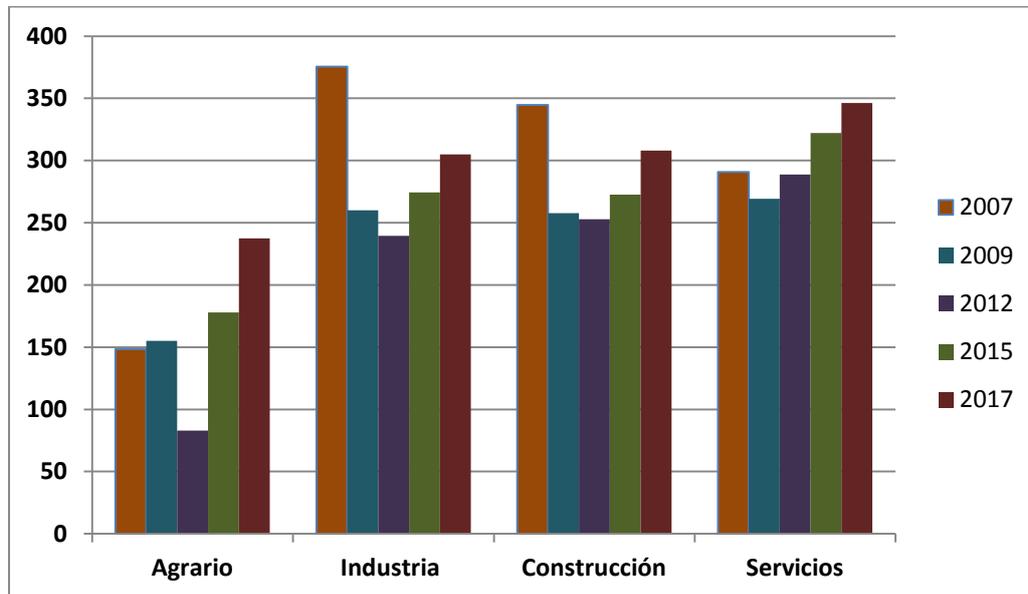
Accidentes in itinere de tráfico por sectores



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017



Índice de incidencia por sectores de los accidentes in itinere de tráfico



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

¿Por qué el sector servicios tiene tantos accidentes in itinere? Seguramente se debe a su composición. Aunque el número absoluto de accidentes y el correspondiente porcentaje que pesan sobre el total no se corresponde con el índice de incidencia, el mayor número de accidentes según la división de actividad ocurridos en 2017, por orden de más a menos, fueron:

- Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas (5.412 accidentes, 10,7%).
- Servicios de comidas y bebidas (4.176 accidentes, 8,3%).
- Actividades sanitarias (3.378 accidentes, 6,7%).
- Administración Pública y defensa Seguridad Social obligatoria (2.827 accidentes, 5,6%).
- Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas (2.644 accidentes, 5,2%).
- Educación (1.738 accidentes, 3,4%).
- Actividades relacionadas con el empleo (1.689 accidentes, 3,3%).



- Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas (1.593 accidentes, 3,2%).
- Servicios de alojamiento (1.558 accidentes, 3,1%).

Entre todos suman el 49,5% del total de víctimas: Es decir, la mitad de los accidentes in itinere de tráfico la tienen estos colectivos, cuya composición es mayoritariamente femenina. Además se trata también de colectivos con al parecer bastante presencia de jóvenes. Una combinación que como ya hemos visto explicaría, en gran medida, el porqué de la siniestralidad.

A ello, hay que añadir la distribución de los accidentes in itinere de tráfico según la ocupación. Destacando, también aquí, ocupaciones muy feminizadas:

- Los primeros son los trabajadores y las trabajadoras de los servicios de restauración y comercio (9.522 accidentes, 19%).
- Después aparece un colectivo muy amplio y heterogéneo como es el de peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes. (5.240 accidentes, 10%). En este probablemente haya una mayoría de hombres, con bastante presencia de trabajadores mayores.
- Seguidamente encontramos los trabajadores y las trabajadoras sin cualificación en servicios, excepto transportes (4.548 accidentes, 9%).
- Y finalmente, entre las ocupaciones más accidentadas está el personal de oficina con atención al público (4.115 accidentes, 8%).

Las diferencias entre el sector privado y el público son claras y aunque al final del período analizado la diferencia tiende a reducirse, el contraste sigue siendo sustancial. El porcentaje es de un 63% para el privado y un 37% para el público. Probablemente, la explicación está en que la localización geográfica del sector privado en las periferias urbanas es mayor que en el caso del sector público y es en esta localización donde la oferta de transporte público y otros modos de movilidad sostenible es más escasa y las distancias a recorrer mayores. Aumenta por lo tanto la exposición al riesgo. En cambio, el sector público acostumbra a localizarse ante todo en los centros urbanos más accesibles con modos

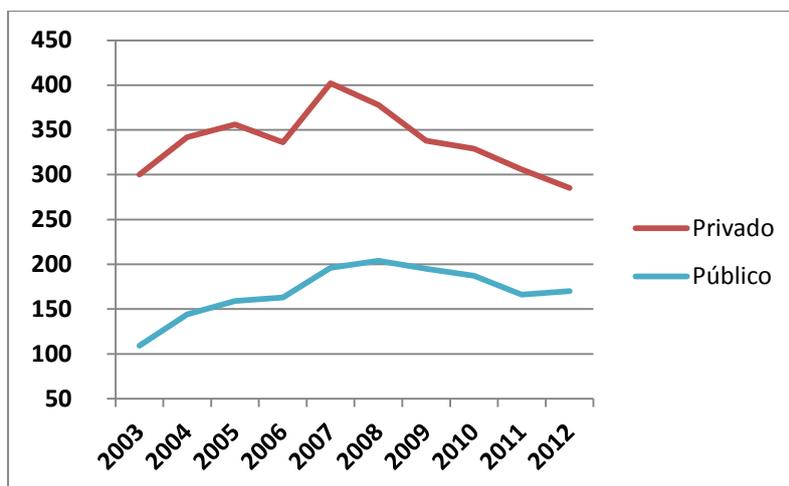


alternativos a los vehículos privados. Por ello, se reduce el riesgo de padecer un accidente, tal como reflejan las cifras.

Índice de incidencia de los accidentes in itinere de tráfico por sector público o privado

Sector	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Privado	300	342	356	336	402	378	338	329	306	285
Público	109	144	159	163	196	204	195	187	166	170

Índice de incidencia de los accidentes in itinere de tráfico por sector público o privado



Fuente: Elaboración propia a partir de *Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial 2003-2012*. Mapfre 2015

Accidentes in itinere de tráfico por tipo de contrato de trabajo

En relación a lo que hemos ido desarrollando anteriormente, en la proporción entre accidentes in itinere de tráfico y el número de trabajadores y trabajadoras con contrato indefinido o temporal, aquí vemos como éste que es uno de los elementos que caracterizan la precariedad, tiene trascendencia.

De entrada si observamos el período, vemos que el número absoluto de víctimas ha variado. En el caso de los accidentes de las personas con contrato indefinido, se ha mantenido. En

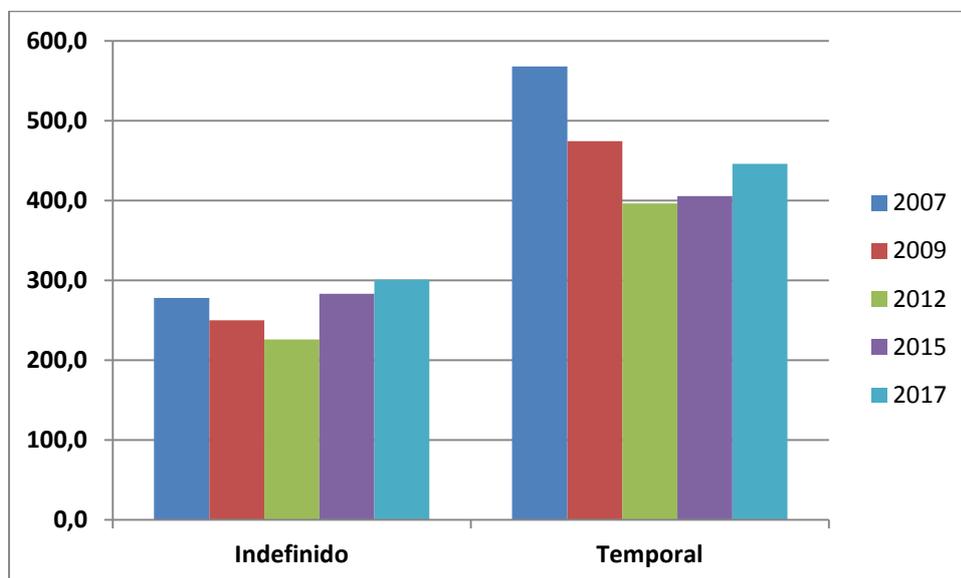


cambio, para los contratos temporales han disminuido, pasando de representar el 49% en 2007 al 41% en 2017. A pesar de ello, si relacionamos los trabajadores y las trabajadoras que tienen uno u otro contrato con los accidentados, es decir, analizamos el índice de incidencia, las diferencias son grandes y muy reveladoras, Al haber menos contratos temporales que indefinidos, la proporción es claramente mucho más elevada en lo temporales teniendo 145 víctimas más por cada 100.000 trabajadores y trabajadoras en 2017. Con ello, concluimos que la temporalidad, que conlleva inestabilidad laboral, es por sí mismo, un factor de riesgo.

Accidentes in itinere de tráfico según contrato de trabajo

Tipo de contrato	2007		2009		2012		2015		2017	
Indefinido	31.835	278,0	16.159	250,0	24.589	226,1	26.486	283,1	29.775	300,8
Temporal	30.134	567,8	9.545	747,2	13.340	396,3	16.638	405,6	20.571	446,0

Índice de incidencia de los accidentes in itinere de tráfico según contrato de trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017



Accidentes in itinere de tráfico a la semana

Si nos fijamos cuando se producen los accidentes entre los distintos días de la semana, de lunes a viernes, se ve como a medida que esta avanza van disminuyendo el número de accidentes. El lunes es el día con mayor número de accidentes y el viernes con el menor. Aun así, hay que matizar que la diferencia es muy reducida. En cambio, el sábado y el domingo, como no podía ser de otra manera, el descenso es enorme al tratarse de días de menos actividad de la semana para la mayoría de sectores económicos.

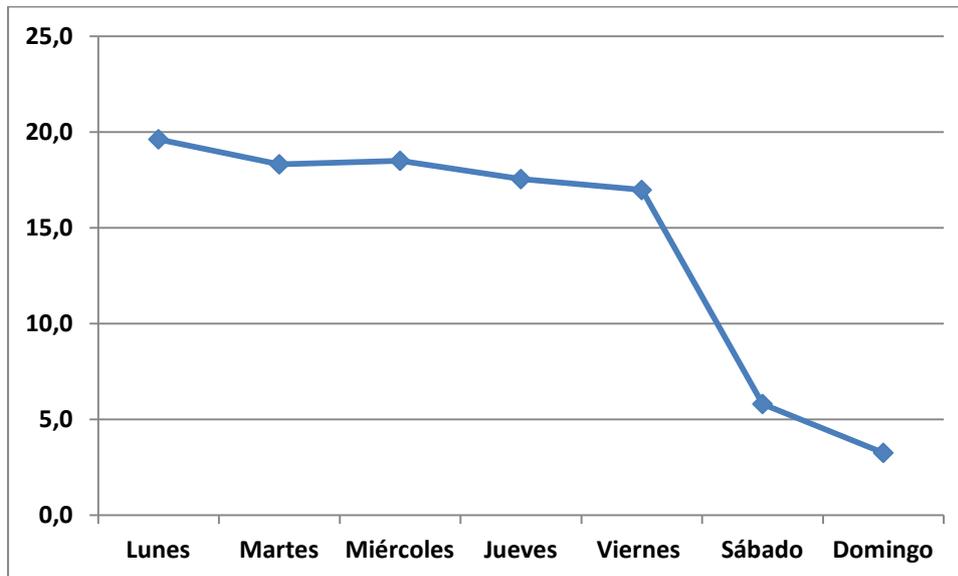
Accidentes in itinere de tráfico por días de la semana

Día	2007		2009		2012		2015		2017		Media Período %
Lunes	12.819	20,6	9.941	20,1	7.236	19,2	8.267	19,2	9.538	18,9	19,6
Martes	11.691	18,8	9.043	18,3	6.789	17,7	7.882	18,2	9.336	18,5	18,3
Miércoles	11.628	18,7	9.147	18,5	6.904	18,2	8.062	18,7	9.238	18,3	18,5
Jueves	10.707	17,2	8.719	17,7	6.694	17,6	7.492	17,3	9.025	17,9	17,5
Viernes	10.523	17,0	8.293	16,8	6.571	17,3	7.182	16,6	8.666	17,2	17,0
Sábado	3.158	5,1	2.736	5,5	2.403	6,3	2.708	6,3	2.943	5,8	5,8
Domingo	1.571	2,5	1.456	3,0	1.413	3,7	1.609	3,7	1.729	3,4	3,3
Total	62.097	100	49.335	100	38.010	100	43.202	100	50.475	100	100

Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017



Promedio de accidentes in itinere de tráfico por días de la semana 2007- 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017

Accidentes in itinere de tráfico por horas

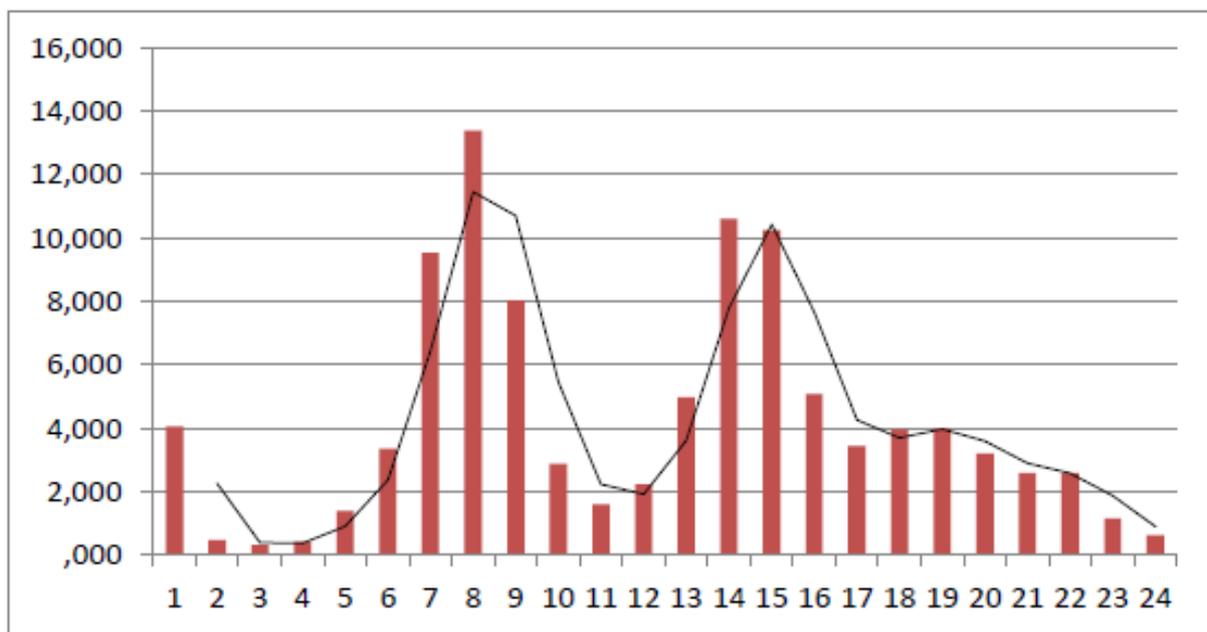
La concentración horaria de los desplazamientos de ida y de vuelta al trabajo marca claramente la concentración de los accidentes durante el día, con dos puntas horarias destacadas: la de la mañana de 7 a 8 horas y, sobre todo, de 8 a 9 horas y, posteriormente, con un peso menor de 9 a 10 horas. Estos horarios supuestamente obedecen a las entradas al trabajo. Además de producirse un elevado número de desplazamientos en esas horas que lo explicarían, es probable que la angustia y el estrés que puede provocar la incertidumbre de estar atrapado en un atasco y el tiempo empleado buscando aparcamiento, temiendo no llegar a la hora al trabajo sean elementos que aumenten el riesgo de padecer un accidente de tráfico. Pero, también, el restar tiempo de descanso, precisamente, para evitar embotellamientos y encontrar con facilidad aparcamiento, puede ser otro factor que incida en las condiciones de la conducción provocando mayor accidentalidad.

El segundo pico horario con mayor número de accidentes se produce de 14 a 15 horas y de 15 a 16 horas. El primero, tendría que ver con la concentración de trabajadores y trabajadoras circulando por la salida del trabajo a turnos a las 14, circunstancia que también se produce a las 22 y a las 6 horas, probablemente debido al cansancio y al trasnochar, que



se produce, principalmente, en la salida de las 6 horas. Pero también, los desplazamientos de la salida a las 14 se pueden asociar a los trabajadores y las trabajadoras que tienen jornada reducida, para ir a comer, etc. En el segundo caso podría explicarse por la salida masiva a las 15 horas del personal de la administración pública. Durante el resto del día, el volumen de accidentes es menor y no hay puntas pronunciadas, si bien, por la tarde a partir de las 16 horas se mantiene un cierto número de accidentes.

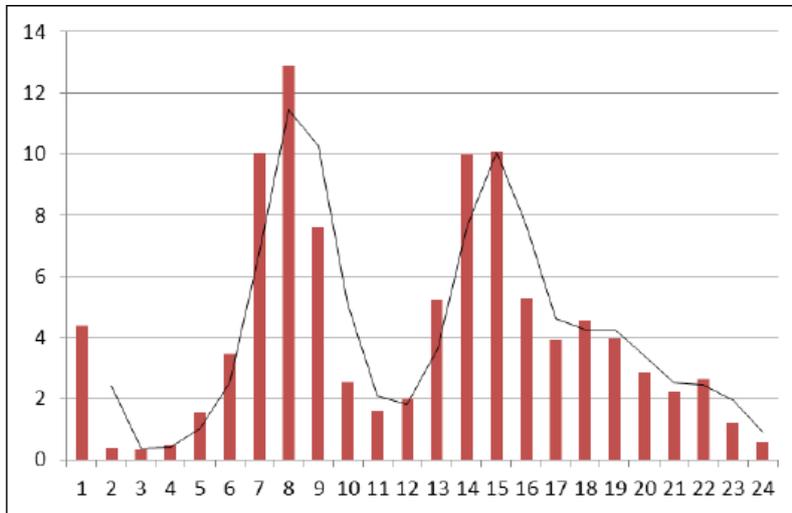
Distribución porcentual de los accidentes in itinere de tráfico según la hora 2012



Fuente: *Informe de accidentes laborales de tráfico.* Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2012



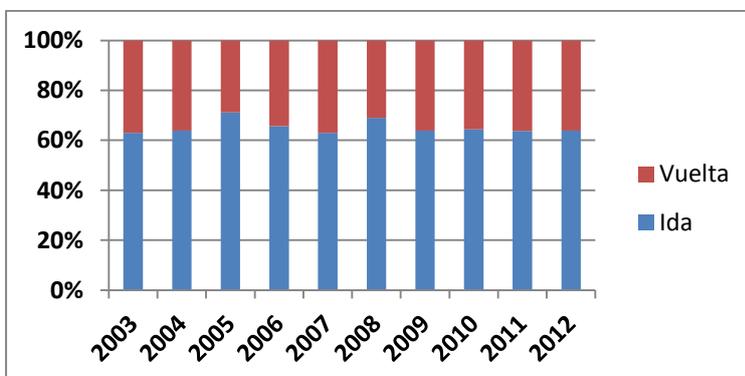
Distribución porcentual de los accidentes in itinere de tráfico según la hora 2017



Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2017

Otra variable interesante, a tener un cuenta, es cuando se producen los accidentes in itinere de tráfico a la ida al trabajo o a la vuelta del trabajo. En el gráfico vemos claramente como a la ida es cuando del número de accidentes es superior, situándose con una media del 65%. Ello nos da más argumentos para sostener nuestra hipótesis de que los condicionantes que pueden influir para que el accidente se produzca son, por un lado, el estrés y la angustia y, por otro lado, la falta de horas de sueño.

Accidentes de tráfico in itinere de tráfico, distribución por la ida y la vuelta del trabajo



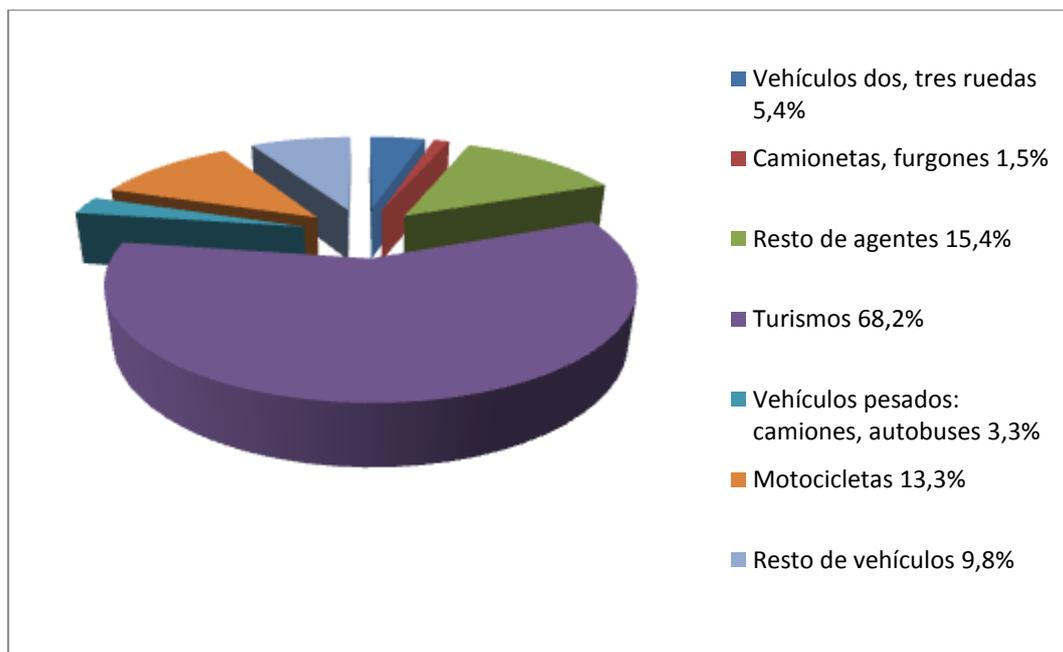
Fuente: Elaboración propia a partir de Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial 2003-2012. Mapfre 2015



Vehículos implicados en los accidentes in itinere de tráfico

En cuanto a los vehículos implicados en los accidentes in itinere de tráfico, sobresalen de manera predominante los turismos con un 68,2%. Si a ello le sumamos las motocicletas que ocupan el segundo lugar, entre los dos alcanzan el 81,5%. Sin bien es cierto que la presencia de los turismos en el parque de vehículos es mucho mayor, no deja de ser una evidencia que desplazarse en coche y motocicleta conlleva un riesgo por sí mismo, sobre todo, si lo comparamos con otros modos de movilidad, mucho más seguros como es el transporte público colectivo.

Vehículos implicados en los accidentes in itinere 2017



Fuente: *Informe de accidentes laborales de tráfico.* Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2017.



Estudios de accidentalidad y de propuestas para implantar medidas preventivas

Una de las fuentes que hemos utilizado para realizar nuestro estudio es un **INFORME REALIZADO POR LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE TRABAJO: PYMES Y SEGURIDAD VIAL EN 2016**¹⁵, precisamente, centrado en el análisis de los accidentes laborales de tráfico de las medianas y pequeñas empresas. Se trata de un informe muy acorde con la temática que estamos desarrollando a lo largo de nuestra investigación.

La primera constatación es sin embargo que para su elaboración no se contó con participación sindical. Es decir, no se contó con unos actores esenciales que deberían formar parte de la elaboración de las políticas de prevención de los accidentes in itinere de tráfico de las empresas, tal como considera la normativa en este aspecto y que se obvió inexplicablemente¹⁶. En definitiva, no se contó con las aportaciones de aquellos que precisamente, representan a los trabajadores y las trabajadoras y que ejercen de delegados y delegadas de prevención. Además ni siquiera se mencionan los órganos paritarios donde se debería desarrollar la política preventiva de las empresas, los comités de seguridad y salud. Más aun grave si cabe es el hecho que no se tienen en cuenta los planes de prevención de los riesgos laborales como una herramienta eficaz para reducir estos accidentes que como hemos visto anteriormente lejos de remitir, no dejan de crecer. Así pues, no sorprende que se diga textualmente: “Hay una percepción generalizada que en los accidentes in itinere de tráfico las posibilidades de la prevención de riesgos laborales, tiene una menor capacidad de actuación que en el resto de accidentes. Y, en consecuencia, poco o nada se hace en este aspecto, a diferencia de lo que se hace, por ejemplo en los accidentes de tráfico en jornada”.

En el informe no se rebate esta afirmación, diciendo que las empresas sí que tienen mucho que hacer en tarea preventiva, tal como intentaremos demostrar en nuestro estudio.

En este estudio se nos dice que el 73% de los accidentes laborales de tráfico son in itinere, por lo que solo el 27% lo son en jornada. Solo por la mayor significancia porcentual que

¹⁵ *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora. Fesvial 2016*

¹⁶ Ley de Prevención de Riesgos Laborales.



tienen los accidentes in itinere, se debería actuar firmemente para erradicarlos. Pparecería por lo tanto lógico, que en contra de lo que se afirma en las conclusiones del estudio, las empresas deben esforzarse y, dentro de sus competencias, realizar labores de prevención eficaces de cara a disminuir estos accidentes laborales de tráfico que son mayoritarios y no obviar sus responsabilidades.

El objetivo del citado informe es analizar las características de los accidentes de tráfico laborales en su conjunto, in itinere, pero también en jornada y qué efectos tienen las políticas de seguridad vial en aquellas empresas que las hayan acometido y desarrollar propuestas de actuación para prevenirlos.

El informe se refiere únicamente a los datos del informe de los accidentes de tráfico laborales del año 2014¹⁷, sin incorporar el resto de informes de años precedentes. Por lo tanto no tiene en cuenta su evolución hasta entonces, ni por lo tanto evidentemente, el progresivo e importante crecimiento que ha habido en los últimos años.

Ese año un 11% del total de accidentes laborales acaecidos fueron accidentes de tráfico laborales (54.416). De estos, fueron víctimas Los trabajadores y las trabajadoras autónomos o empleados en Pymes o Microempresas constituyeron un 70% (38.550) de las víctimas. Ello confirma, según el informe, la elevada accidentalidad vial que se produce en este tipo de empresas y se relaciona con el hecho de que gran parte del tejido empresarial, en concreto más del 99% está compuesto por autónomos o empresas que tienen hasta 249 asalariados. Aun así, es importante añadir que en 2014 el 34% del empleo está en las empresas de más de 250 personas asalariadas.¹⁸ Esto nos da un indicio de una incidencia más elevada de los accidentes laborales en las Pymes, tal como nos cuenta el estudio, pues aun representando el 66% de los trabajadores y trabajadoras concentra el 70% de víctimas.

Consideramos, que el hecho de contar con representación sindical influye en tener o no políticas activas de prevención de riesgos laborales. Dicho de otro modo, donde hay representación sindical la posibilidad de reducir la siniestralidad laboral es mayor. Como sabemos, precisamente, es en las pequeñas y medianas empresas donde hay menos representación sindical.

¹⁷ Informe de accidentes laborales de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015

¹⁸ Retrato de las Pymes 2015. Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. 2015



Si bien, el objetivo de nuestro trabajo no es rebatir los argumentos esgrimidos en el informe que estamos analizando, sino proponer un *modus operandi* para realmente prevenir eficazmente los accidentes. El crecimiento constante de estos accidentes en los últimos años, justamente cuando más planes de movilidad viales se han llevado a cabo demuestra que las estrategias preventivas aplicadas hasta ahora son en parte erróneas.

Una vez analizadas diversas variables relacionadas, el Informe de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo establece un perfil de la persona accidentada perteneciente a Pymes, Microempresas y trabajadores y trabajadoras autónomos. En referencia a los accidentes in itinere de tráfico se concluye que las características de los accidentes de las empresas de menor tamaño no difieren demasiado de la del total de empresas, tal como vemos en la siguiente:

Comparativa de variables relacionadas con los accidentes in itinere ente Pymes, Micropymes y Autónomos y el total de empresas

Variables	Pymes, Micropymes y Autónomos	Total empresas
Sexo	Hombres 56%	Hombres 51%
Edad	35-39 años 18%	30-34 años 18%
Sector (CNAE)	Comercio al por menor excepto vehículos de motor y motocicletas 10%	Comercio al por menor excepto vehículos de motor y motocicletas 11%
Puesto de trabajo	Servicios comidas y bebidas 9%	Servicios comidas y bebidas 8%
Día	Lunes 20%	Lunes 19%
Mes	Noviembre 11%	Octubre 10%
Hora	8 horas 14%	8 horas 14%

Fuente: Elaboración propia a partir de *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora*. Fesvial 2016



Sobre estos datos hay que hacer una matización acorde a lo que hemos ido viendo anteriormente. En referencia al sexo y edad de las personas accidentadas para un estudio cuidadoso no es suficiente con tener en cuenta los números totales sino que hay que analizar el índice de incidencia, para así, conocer el peso real según se trate de uno u otro género y por grupos edad. Ya vimos que afirmar que la mayoría de accidentes in itinere de tráfico los tienen los hombres es una información incompleta.

En el informe se incluye la encuesta de la valoración del sistema de prevención de riesgos laborales que hizo Invassat.¹⁹ La encuesta recoge un período de 5 años de 2011 a 2015 y los resultados se basan en 948 respuestas dadas por responsables o servicios de prevención de las empresas. Es oportuno decir que en este caso también se obvia a los delegados de prevención. Ni siquiera se pregunta por ellos y ni tampoco por la existencia de comité de seguridad y salud, aunque, según la normativa, este se contempla para las empresas con más de 50 trabajadores y trabajadoras.

Una primera constatación es que las empresas que han tenido accidentes in itinere de tráfico constituyen el 29,4%. Se trata de una cifra alta ya que prácticamente una de cada 3 empresas se ha visto afectada por accidentes de este tipo.

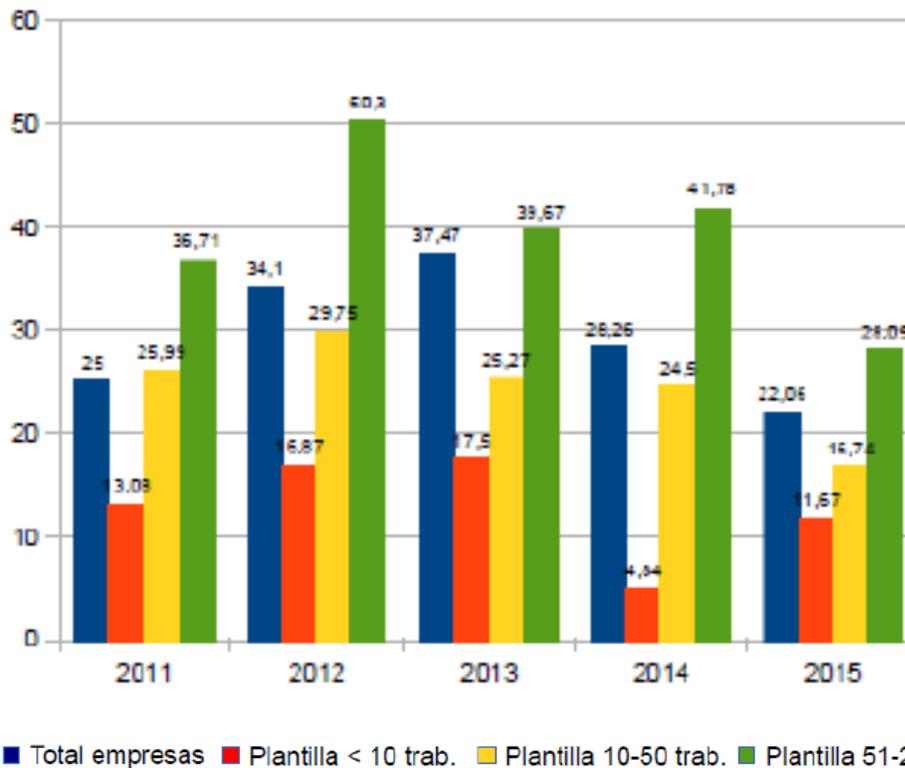
Hemos creído interesante, para el objetivo de nuestro estudio, analizar e incorporar información de la encuesta. En una primera tabla constatamos que a mayor tamaño de las empresas, es mayor la proporción de accidentes in itinere., sin explicación aparente. Puede ser que en las empresas más pequeñas no se contabilizan de forma rigurosa este tipo de accidentes y por lo tanto hay un infrarregistro.

En todo caso, igualmente, cabe destacar que exceptuando en 2015, en el resto de años las empresas medianas con accidentes in itinere de tráfico superan el 40% o se quedan a las puertas. Si tenemos en cuenta el lustro entero, la media es de un 39%. Si bien desconocemos el número exacto de accidentes que han padecido los trabajadores y las trabajadoras de estas empresas. No obstante, podemos afirmar que esta cifra no deja de ser muy preocupante, pues equivale a decir que de cada diez empresas cuatro han tenido accidentes in itinere de tráfico.

¹⁹ Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Generalitat Valenciana.



Empresas con accidentes in itinere de tráfico según tamaño

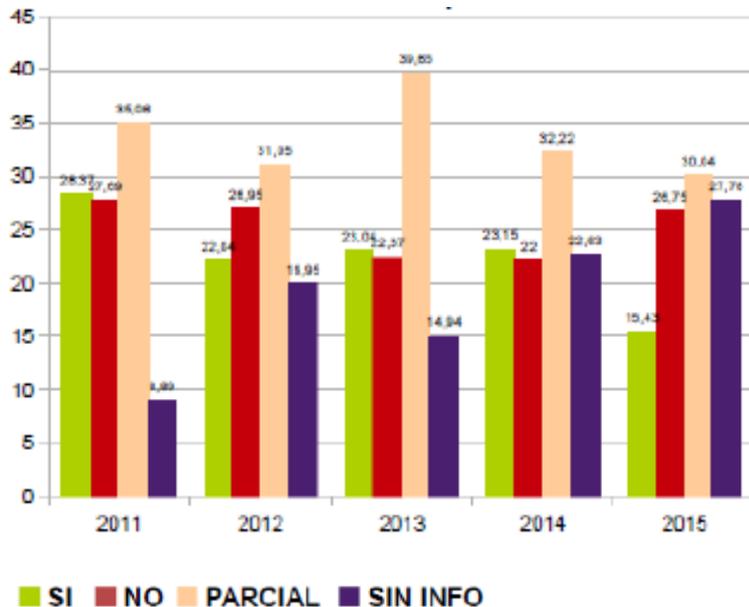


Fuente: *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora.* Fesvial 2016

A la pregunta sobre la impartición de la formación vial en estas empresas, solo un 23% contesta afirmativamente. Teniendo en cuenta, que en la mayoría de casos, es la única acción preventiva que se lleva a cabo, esta respuesta ejemplifica el poco esfuerzo en las empresas de este tamaño en aplicar políticas preventivas. Por otro lado, precisamente, que se resalte en el informe de Fesvial, esta acción para prevenir la siniestralidad, demuestra una visión muy reduccionista e ilustra claramente, en nuestra opinión, que no se está abordando como es debido este problema de máxima gravedad. Aunque después en la mayoría de materiales publicados (guías, manuales, etc.) consultados, se propongan medidas, por ejemplo, para promover el transporte público como alternativa al uso del coche, en realidad poco o nada se hace en este sentido.



¿Se imparte formación en seguridad vial en las empresas?



Fuente: *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora.* Fesvial 2016

Para la elaboración del informe de Fesvial, con el objetivo de recoger la percepción de riesgo de los desplazamientos laborales por parte de los trabajadores y las trabajadoras, se realizó una encuesta con 660 respuestas que, también analizaremos someramente.

Para contextualizar las respuestas se hizo una caracterización de los encuestados. La mayoría pertenecían al grupo de edad de entre 41 a 50 años (38%), seguido del de 31 a 40 (31%). El 78% de los encuestados fueron hombres. Un dato interesante, que condiciona las repuestas, es que el 35% tenía la conducción como actividad profesional y, en segundo lugar, estaban los gestores/administrativos con un 24%. El 34% trabajaban en empresas medianas, de 50 a 249 trabajadores y trabajadoras y, un 25% eran autónomos sin empleados.

Otro dato trascendente es que todos los encuestados disponían de carnet de conducir, es decir, no hay representación del aproximadamente 30% de ciudadanos mayores de 18 años sin carnet, quienes el caso de que estar ocupados se desplazarían al centro de trabajo con

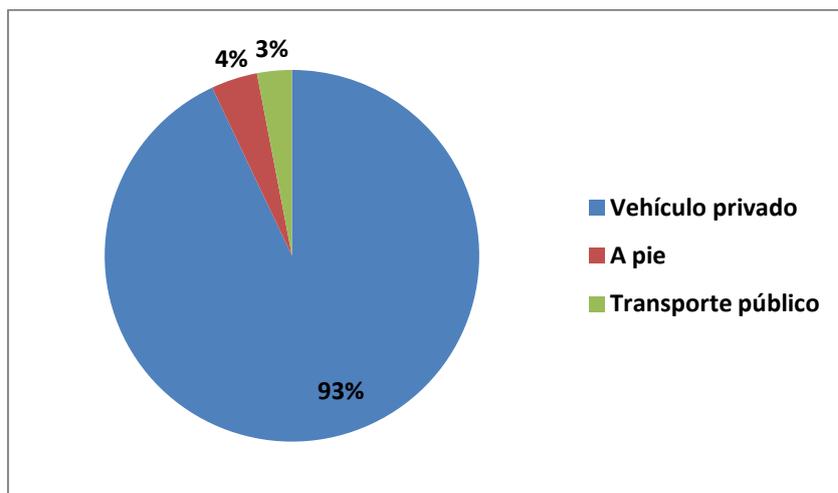


medios distintos al coche. El 12% de los encuestados declaran haber tenido un accidente in itinere de tráfico en los últimos 5 años, lo que consideramos una cifra elevada.

En cambio los que han tenido un accidente in misión son un 17%. Esta proporción está muy sesgada, pues, teniendo en cuenta, que a nivel estatal, del total de accidentes laborales de tráfico, aproximadamente un 30% son in misión y un 70% in itinere, vemos que alguna cosa no cuadra. Suponemos que es así, porque el peso de los encuestados relacionados con el conducir como profesión alcanza un 35%.

Probablemente, el porcentaje de personas accidentadas esté relacionado con el aplastante uso del vehículo privado que dice usar para sus desplazamientos un 93% de los encuestados. Entre los principales vehículos privados se incluyen los turismos 77%, las furgonetas 11% y las motocicletas 10%. Un relativamente reducido uso de modos más seguros como el transporte público podría explicar esta accidentalidad tan elevada.

Distribución modal para ir y volver al trabajo



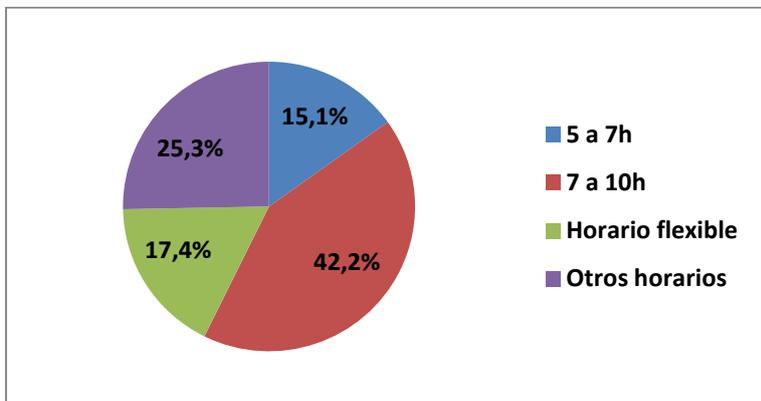
Fuente: Elaboración propia a partir de *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora*. Fesvial 2016

Sin duda, los horarios de entrada y salida al trabajo no son, exactamente, las horas en que se producen los accidentes, pero sí que reflejan cuando, por número de desplazamientos, más se pueden dar al haber más vehículos circulando. Ello se ve claramente comparándolo con los datos de los informes de accidentes de tráfico laborales que hemos analizado en



profundidad anteriormente dado que las horas de mayor accidentalidad coinciden plenamente.

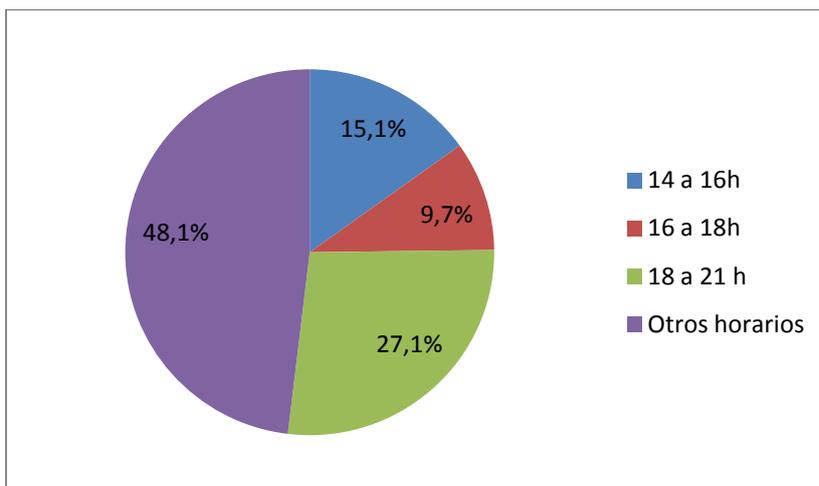
Horarios de entrada al trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora*. Fesvial 2016

En el caso de los probables horarios de salida, ya no hay tal coincidencia. Aunque están más repartidos que en la entrada, la mayoría de accidentes vimos que se producían de 13 a 15h y, en cambio, en las pymes, microempresas y autónomos, las principales horas de accidentalidad son de 18 a 21h. Puede que ello se deba a un probable alargamiento de la jornada laboral, si realmente se trata de desplazamientos del trabajo al hogar.

Horarios de salida del trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora*. Fesvial 2016



En la encuesta hay una serie de preguntas que hacen referencia a la **frecuencia en que se dan situaciones consideradas de riesgo durante sus desplazamientos en itinere**. De estas hemos seleccionado las más relacionadas con el enfoque de nuestro estudio.

Frecuencia de situaciones de riesgo	Mucho	Bastante	Poco	Nada
Conducir con sueño	7%	17%	30%	39% ²⁰
Conducir con fatiga y cansancio	9%	23%	37%	23%
Malas condiciones físicas o enfermos	4%	10%	34%	34%
Conducir bajo efectos de algunos medicamentos	3%	4%	13%	73%
Conducir con estrés y ansiedad	16%	24%	27%	26%
Hablar por teléfono mientras conducen con manos libres	8%	17%	26%	41%
Envío de mails, whatsapps, etc. mientras se conduce.	3%	6%	15%	41%
Manipular el GPS mientras se conduce	2%	6%	16%	68%

Fuente: Elaboración propia a partir de *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora*. Fesvial 2016

Esta batería de respuestas destaca, por encima de todo, la frecuencia de conducir con estrés y ansiedad, con un 40% de respuesta de mucho o bastante. Ello puede deberse a que el mismo hecho de conducir, el verse atrapado en un atasco o la búsqueda de aparcamiento, genera incertidumbre de no saber cuándo se llegará al puesto de trabajo. Pueden que estos factores, relacionados con el hecho de desplazarse en coche, puedan tener estos efectos. También la propia organización del trabajo puede ser un factor que genere estrés y ansiedad.

Al mismo tiempo, un 32% de los trabajadores y las trabajadoras dicen conducir en muchas o en bastantes ocasiones con fatiga y cansancio. Esto junto con el hecho de conducir con sueño (24%), también puede ser debido, como nos dicen algunas veces, para tener un

²⁰ La suma de los porcentajes no da 100% porque no se incluyen las respuestas no sabe/no contesta.



margen de tiempo en caso de congestiones del tráfico y, también, para conseguir asegurarse de encontrar aparcamiento libre. Tampoco descartamos, que las condiciones de trabajo influyen en ambas situaciones de riesgo, influyendo negativamente en la conducción y aumentando el riesgo de padecer un accidente.

Al terminar el informe se citan las entidades y organizaciones que pueden contribuir a introducir en autónomos, pymes y microempresas la cultura de la seguridad vial y acciones específicas:

- Mutuas.
- Servicios de prevención.
- Asociaciones y federaciones de autónomos y pequeñas empresas.
- Institutos Regionales de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Direcciones Generales de Trabajo por CCAA.
- Empresas de trabajo temporal.

De nuevo no se reconoce el papel de los sindicatos, agentes activos para reducir la accidentalidad laboral y no solo porque así lo prevé la ley, sino también porque forma parte de los campos donde se desarrolla la acción sindical. Desde las organizaciones sindicales se imparte formación en esta materia a delegados y delegadas sindicales y se les facilita asesoramiento. Igualmente, los sindicatos editan materiales, organizan jornadas y seminarios, etc. para sensibilizar y concienciar los representantes de los trabajadores y las trabajadoras, además de para informar y formar en la prevención de los riesgos laborales. Por todo ello, no se entiende el porqué de esta ausencia. La prevención ha de implementarse de forma conjunta, con la implicación real de todos los agentes concernidos, sin exclusiones.

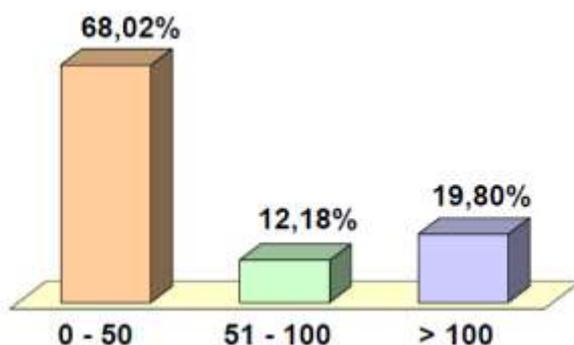
Algunos datos y perspectivas que pueden enriquecer y complementar nuestro análisis de los accidentes in itinere de tráfico los encontramos en diferentes estudios que se han realizado sobre esta temática y que nos aportan información que no hemos abordado hasta ahora y amplían los conocimientos sobre los mismos.



Entre ellos, hemos seleccionado la investigación que promovió el Gobierno de Murcia a través del Instituto de Seguridad y Salud Laboral. De entrada, en ella se afirma que “estos accidentes siguen siendo los más desatendidos en los programas de prevención de riesgos de las empresas”²¹.

Su elaboración se basó en información sobre personal s de las empresas de la región, así como trabajadores y trabajadoras autónomos con las contingencias cubiertas por accidente de trabajo, que han sufrido accidentes laborales de tráfico, calificados como graves, muy graves y mortales. Se tomo como referencia el periodo comprendido entre marzo de 2006 y marzo de 2008, con el objetivo de conocer las circunstancias en las que se producen los accidentes laborales de tráfico en la Región de Murcia. Así mismo se trataba de difundir la información obtenida en este estudio a fin de poder establecer posibles medidas de prevención para hacerles frente.

En el estudio predominan las pequeñas empresas. En concreto la mayoría de centros de trabajo de donde proceden los trabajadores y las trabajadoras analizados presentan una plantilla comprendida entre 0 y 50 trabajadores, lo cual coincide, plenamente con el tipo de empresas que tiene como objetivo nuestro informe.



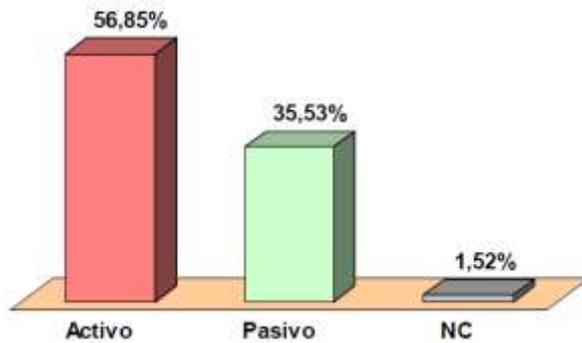
Fuente: Estudio *sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia*. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009

Hablando de los accidentes laborales de tráfico tanto en jornada como in itinere, en uno de los apartados del estudio se nos da una información que hemos querido resaltar, pues nos

²¹ *Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia*. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009

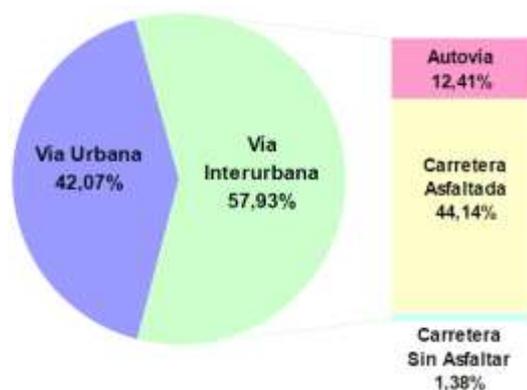


lleva a la conclusión de que el **comportamiento acorde a la seguridad vial** como consecuencia de la formación recibida en este ámbito, no es suficiente para evitar un accidente. Vemos que en un 57% de los casos, el conductor es el sujeto activo participante en el accidente, pero en el 35% restante es un sujeto pasivo que se ve implicado en el accidente sin posibilidad de intervenir.



Fuente: Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009

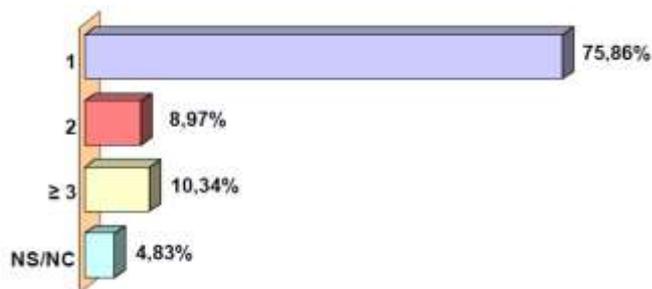
Otra cuestión de la que no habíamos obtenido información hasta ahora es **en qué vías ocurren los accidentes in itinere de tráfico**. Podríamos decir que lógicamente se producen más accidentes en vías interurbanas que urbanas, situación en la que más se utiliza el vehículo privado para desplazarse al trabajo y acceder a los centros de trabajo de las periferias urbanas.



Fuente: Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009

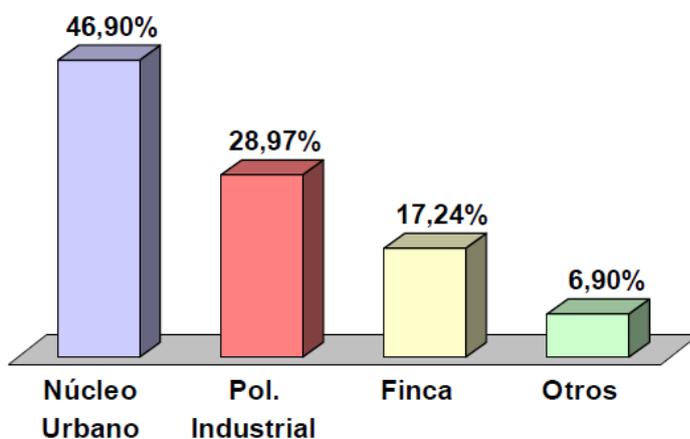


Otra característica que vamos encontrando en el estudio y que queremos resaltar es **que en la gran mayoría de ocasiones, en el vehículo siniestrado iba un solo ocupante**, siendo muy pocos los casos en los que los vehículos circulan con dos o más ocupantes, compartiendo coche. (Compartir coche conlleva menos coches circulando, así a lo mejor podrían verse reducidos los accidentes).



Fuente: Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009

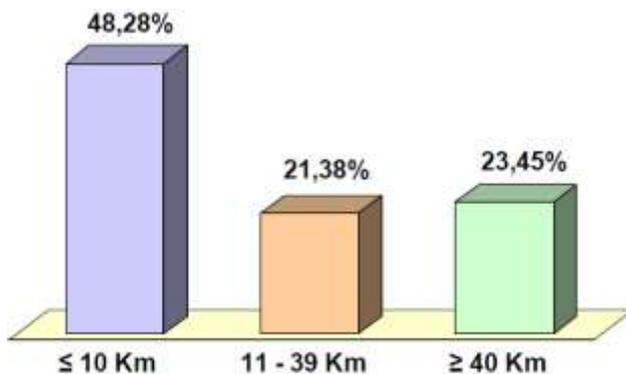
En otro orden de cosas se indica, por un lado, que **buena parte de los centros de trabajo a los cuales se desplazaba el accidentado se ubican en los núcleos urbanos seguidos de los que se encuentran en los polígonos industriales**. Estos desplazamientos dentro del núcleo urbano, probablemente harían factible la opción de desplazarse en modos alternativos al uso predominante de los modos privados motorizados, también contribuyen a reducir el número de accidentes.



Fuente: Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009

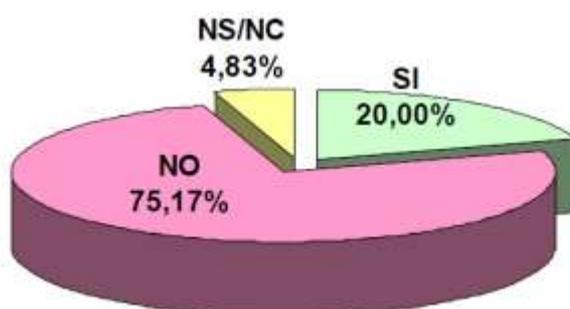


Las víctimas de accidentes de tráfico in itinere hacen cotidianamente menos de 10 Kms. para ir a su lugar de trabajo, seguidamente se sitúan los que superan los 40 Kms. en sus desplazamientos. Estos trayectos inferiores a los 10 Kms. nos dicen que se podría optar por modos de desplazamientos activos (a pie y en bicicleta), siempre que las condiciones de seguridad y comodidad sean las óptimas para hacerlo.



Fuente: Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009

Finalmente, creemos interesante resaltar que **solo un 20% de las personas accidentadas reconoce que existe transporte público alternativo para ir a su centro de trabajo.** Aún en estos casos no tenemos información sobre las condiciones en que se ofrece el servicio de transporte público, en cuanto a horarios, tiempo de recorrido, frecuencias, itinerarios, etc. n No sabemos por lo tanto si realmente es una alternativa útil al uso masivo del vehículo privado para ir y volver al trabajo.



Fuente: Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009



En todo caso, llegados al apartado de propuestas para prevenir los accidentes de tráfico laborales, observamos (con resignación), que de la veintena larga de medidas que se proponen, solo en una se indica que se debe aumentar el servicio de transporte público para desplazarse a los polígonos industriales y a las zonas dónde se localicen los centros de trabajo. El resto, es decir la mayoría absoluta, solo se preocupan de las condiciones de la conducción y de las vías de circulación. Las medidas propuestas para ser llevadas a cabo por las empresas y las administraciones públicas, en ningún caso, exceptuando la citada anteriormente, hacen referencia al fomento de la movilidad sostenible y segura.

Otro estudio relevante, sobre el cual hemos puesto nuestra atención es el realizado por el INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA SOBRE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO²².

Como ya se menciona en otros estudios que hemos ido leyendo, en este se afirma que las **causas** de aproximadamente el 90% de los accidentes de tráfico laborales están relacionadas con el factor humano. Se desvela que factores tales como las características del conductor (edad, sexo, nivel educativo, etc.), condicionan el comportamiento del conductor. Pero, también estados como la fatiga y somnolencia del conductor están relacionados con la accidentalidad. Echamos de menos alguna referencia a la clase social como gran condicionante transversal que actúa sobre el resto de factores indicados, ya que el nivel de rentas está relacionado, por ejemplo, con el estado de salud que influye en la conducción.

En ese estudio, sin embargo, se destaca el papel fundamental de la empresa (condiciones de trabajo, organización preventiva, etc.).

Finalmente, añade que no se puede olvidar que en gran medida los factores de riesgo están interrelacionados entre sí y que pueden interactuar entre ellos elevando aún más, si cabe el riesgo.

Sin querer ser fatalistas ni simplificar el problema, esto nos da que pensar que solucionar únicamente los factores llamados humanos, extensamente nombrados en la mayoría de la

²² *Accidents de trànsit en l'entorn laboral. Catalunya 2015.* Institut de Seguretat i Salut Laboral. Generalitat de Catalunya 2016



documentación que hemos ido leyendo, difícilmente resuelven el problema. Por ello, también habría que tomar otras medidas como la de cambiar estos trayectos hechos con vehículo privado, a modos más seguros como el transporte público.

El objetivo del programa era describir los accidentes de tráfico en el entorno laboral en Cataluña. La población de estudio se constituyó con una muestra representativa de trabajadores y trabajadoras afiliados a la Seguridad Social, con cobertura de las contingencias profesionales, que habían padecido un accidente de trabajo con baja relacionado con el tráfico notificado a la autoridad laboral entre junio de 2014 y diciembre de 2014. Finalmente, la muestra resultante analizada fue de 381 accidentados

En relación al conductor y más concretamente a su capacitación para conducir, se dice que el 29% de los accidentados tenían entre 11 y 20 años de carnet de conducir y el 14% de los accidentados tenían 30 o más años de carnet de conducir. Ahondando más en la práctica de conducir, se recalca que el 94% de los accidentados utilizaban el vehículo diariamente. Se desprende por lo tanto que la accidentalidad no está relacionada con la falta de experiencia.

Cambiando de registro, se repasan una serie de **variables demográficas** que caracterizan a las personas accidentadas y que en gran medida coinciden con las que ya hemos ido viendo en el transcurso de nuestro informe. Se afirma, en relación al conductor del vehículo accidentado en los accidentes de tráfico en ir y volver del trabajo, que el 94% de los accidentados manifestaban tener una salud buena, muy buena o excelente, y únicamente el 3% decían tener una salud regular o mala.

Igualmente, se hace constar que el 78% de las personas accidentadas no presentaban ninguno de los trastornos o problemas de salud que generalmente se identifican como potencialmente relacionados con el accidente: presión alta, vértigos o mareos, problemas de insomnio o alteraciones del sueño en general, cansancio crónico, diabetes o problemas de visión.

El estudio continúa haciendo referencia al **descanso y la fatiga** y se nos dice que las personas accidentadas durmieron diariamente una media de 7,47 horas desde el último descanso semanal. La media de días que pasó desde el último descanso semanal y el día del accidente fue de 3 días, lo que indicaría una distribución homogénea a lo largo de la semana



laboral. La media de horas que pasaron desde que la víctima se despertó y tuvo lugar el accidente fue de 6 horas.

En cuanto al **tiempo diario medio de conducción**, la mayoría de personas accidentadas, casi el 90%, hicieron trayectos de tiempo inferior a 90 minutos. Cabe destacar que el 7% realizaron trayectos para ir y volver al trabajo de entre 100 y 500 km. No olvidemos que la fatiga que está directamente relacionada con el número de horas de conducción, aumenta el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

Otro grupo de elementos reseñados se refieren a las **características de la empresa y a las condiciones laborales**. En este contexto se afirma que la empresa, a través de políticas y acciones, puede desempeñar un papel en positivo o perjudicial con respecto a los accidentes de tráfico que sufre su personal. Esta aseveración se completa diciéndonos que si hay interés por parte de la empresa, desde la óptica de la responsabilidad social, así como de la productividad, se justifica sobradamente que se lleven a cabo medidas orientadas a la gestión racional, eficiente y sostenible de estos desplazamientos.

En relación a las **condiciones laborales**, se afirma que el 22% de las personas accidentadas en el desplazamiento en ir y volver del trabajo tenían un contrato temporal a tiempo completo y el 8% tenía un contrato temporal a tiempo parcial. Es decir, el 30% de los trabajadores y las trabajadoras víctimas de un accidente de tráfico laboral tenían un contrato temporal. De todos ellos, el 9% de los accidentados tenía un contrato temporal inferior a 6 meses. En cambio, la proporción de población asalariada con contrato temporal a nivel catalán era del 20%, con lo cual concluimos que la temporalidad está, concretamente en este caso, sobrerrepresentada.

En cuanto al salario, aproximadamente, el 23%, recibió un sueldo inferior a los 900 €, y el grueso más importante (30%), percibe un sueldo de entre 900 y 1.200 €. Únicamente, el 2,8% recibía un sueldo superior a los 2.100 €. Por otro lado, el 80,6% de los accidentados percibe un sueldo fijo, frente al 19%, que recibe una parte variable.

En cuanto a las condiciones relacionadas con el tiempo de trabajo, la mayor parte (55%) de los trabajadores accidentados hacían una jornada de 40 horas semanales. En cambio casi un 8% trabajaban de 41 a 47 horas a la semana. Hay que resaltar que casi el 7% de los



trabajadores hacía 48 horas o más semanales. Según algunos estudios, el alargamiento de jornada puede conllevar un aumento del riesgo de sufrir un accidente.

En relación a las condiciones laborales se señala que el 33% de los trabajadores estaban expuestos a altas exigencias psicológicas cuantitativas; el 37% a bajo control sobre los tiempos de trabajo, el 57%, a inseguridad sobre el empleo, y el 8% estaban expuestos a inseguridad sobre sus condiciones de trabajo. Estos porcentajes dejan ver que una parte significativa de los accidentados tenían unas condiciones laborales mejorables.

Hay todo un apartado referido a la **gestión de la prevención**. Se muestra que el 77% de las personas accidentadas no recibió formación específica sobre los riesgos relacionados con la conducción al inicio de su actividad en la empresa, y tampoco la recibió periódicamente el 75% con posterioridad. En cuanto a la vigilancia de la salud, al 25% de la plantilla no se le ofreció un reconocimiento médico, y en el caso de que se le ofreciera, el 26%, no lo realizó. Lo que es más preocupante es que el 47% de empresas no disponían de registro de accidentes de tráfico, y en el 51% que si disponían de dicho registro, no se investigaban los accidentes. Ya el solo hecho de no tener un registro de accidentes presupone que no hay demasiada voluntad de prevenir los accidentes laborales.

Siguiendo por este camino de las actuaciones en prevención, se hace constar que sólo el 6% de empresas disponían de plan de movilidad. Eso sí, de éstas el 83% lo había implantado.

También se presentan las características de los accidentes in itinere de tráfico que podrían estar relacionadas con diferencias de género.

Del análisis de los datos del programa, encontramos diferencias entre hombres y mujeres en cuanto al tipo de vehículo utilizado en los desplazamientos en ir y volver del trabajo. Los hombres utilizan preferentemente la motocicleta y el ciclomotor con un 48%, seguido del uso del coche con un 39%. En cambio, las mujeres, utilizan preferentemente el automóvil con un 67% por solo un 24% el ciclomotor y la moto. Teniendo en cuenta la tasa más elevada de accidentalidad de las motos, vemos como las mujeres tiene menos exposición al riesgo en los desplazamientos. Al mismo tiempo en relación con la duración de los trayectos, según el tiempo y la media de kilómetros diarios de conducción en ir y volver del trabajo, se



observa que las mujeres hacen desplazamientos más cortos. También, en este caso la exposición al riesgo es menor que en el caso de los hombres.

A ello hay que añadir que con respecto a la experiencia y a los hábitos de conducción, estos son muy similares entre hombres y mujeres, a excepción de las horas habituales de conducción que son algo mayores en los hombres.

En cuanto al tipo de vía donde tienen lugar ambos tipos de accidentes, tampoco encontramos diferencias destacables entre hombres y mujeres.

Otro estudio con resultados preocupantes es una encuesta a empresas que realizó la DIRECCIÓN DE TRÁFICO DEL PAÍS VASCO. Al cuestionario respondieron 803 empresas, pero dado que el detalle muestral obtenido no se correspondía con la verdadera proporcionalidad de las empresas en Euskadi, se realizó una ponderación buscando la representatividad, en cuanto a sectores de actividad y al tamaño de las empresas²³

Uno de los resultados a resaltar fue que en la inmensa mayoría de las empresas encuestadas no existía un control y posterior análisis de la accidentalidad in itinere. A ello se añadía que en el 71% de las empresas, no existía un plan de prevención de riesgos que incluyera la seguridad vial. En la mayoría de empresas aunque existiera un plan con un apartado referido a la seguridad vial no se adoptó ninguna de las medidas previstas. Entre las pocas medidas que si se llevaron a cabo, destaca la formación en seguridad vial. En consonancia con lo dicho en las encuestas se afirma que en un 79% de las empresas, no existía el compromiso de la dirección con la seguridad vial y tampoco en la mayoría del personal.

Podemos decir que se observa una dejadez de la responsabilidad que deberían asumir las empresas para disminuir la creciente accidentalidad in itinere, tomando cartas en el asunto, para como mínimo contener esta creciente siniestralidad laboral.

En **otro estudio ilustrativo de lo mucho que queda aún por hacer, realizado por Fremap y el RACC,** también se realizaron un buen número de encuestas a las empresas²⁴.

²³ *Empresas y seguridad vial: Encuesta 2015.* Dirección de Tráfico. Gobierno Vasco

²⁴ *Estudio de Seguridad Vial en el ámbito laboral.* Fremap y RACC. 2012



Una de las cuestiones preguntadas era si una vez ya ocurrido un accidente laboral de tráfico, se efectuaba el análisis de las posibles causas que lo provocaron y se estudiaban medidas para evitarlos. Solo el 30% de las empresas contestaron afirmativamente. Generalmente las empresas, aun habiendo habido víctimas entre sus trabajadores y trabajadoras, no analizaban las causas de los accidentes de tráfico de personal, con lo que difícilmente se podrían ejecutar acciones o planes para evitarlos.

Pero, y aquí aparece una parte inicial del problema, **un 40% de las empresas no consideraba los desplazamientos in itinere de tráfico como desplazamientos con riesgo laboral**. Empezando por aquí, difícilmente se resolverá esta cuestión, pues si no se reconoce como una movilidad vinculada al trabajo y por lo tanto no se les considerará accidentes laborales, evidentemente, no se tomarán medidas para evitarlos. Según estas empresas la responsabilidad recae exclusivamente en el trabajador o la trabajadora y en menor medida en las administraciones públicas.

¿Cuántas empresas ya disponen de un plan de movilidad que esté integrado en su sistema de gestión preventiva? A esta pregunta el 13% responden que lo han hecho. De éstas, el 84% manifiesta haberlo implantado, lo que supone la pobre cifra de un 11% del total de empresas encuestadas.

Otra constatación es que a medida que disminuye el tamaño de la empresa, se realizan menos planes de movilidad. Tal como vemos las medianas y pequeñas empresas son las que menos planes han llevado a cabo:

- El 31% de empresas con una plantilla superior a 500 trabajadores y trabajadoras, disponían de plan de movilidad y de estas lo implantaron el 38%.
- El 33% de las empresas a partir de a 250 trabajadores y trabajadoras, pero de menos de 500, tenían un plan de movilidad, pero sólo la tercera parte de ellas lo tiene implantado.
- Con un plantilla superior a 49 trabajadores y trabajadoras, pero inferior a 250, sólo realizaron un plan de movilidad un 19%, de las cuales lo tenían implantado el 16%
- Con menos de 49 trabajadores y trabajadoras hicieron un plan de movilidad el 10%, con un nivel de implantación de solo el 9%.



Sin duda hay que hacer una enmienda a la totalidad, no tanto por el hecho de haber un número muy reducido de empresas que han hecho un plan de movilidad, sino porque el verdadero drama es la bajísima implantación de estos, pues al final lo que cuenta no es elaborar un plan, sino que se ejecuten sus medidas y evidentemente, que ello de un resultado positivo. Es decir, lo único que vale es que se reduzcan los accidentes in itinere de tráfico.

El plan no es un objetivo en sí mismo; es una herramienta que debe facilitar la erradicación de los accidentes. A ello hay que añadir que, sobre todo, la asignatura pendiente la tienen las pequeñas y medianas empresas que, como hemos visto, además concentran el mayor número de empleo. Consecuentemente, la mayor labor es concienciarlas y sensibilizarlas de que deben implantar una política activa de prevención y paralelamente actuar de forma imperativa para que haya un cumplimiento de la normativa, sin más.

Hay que hacer mucha pedagogía, por un lado, y hacer cumplir la ley por otro. Aunque nos parezca increíble, a estas alturas, el 50% de las empresas que contestaron la encuesta, creen que el accidente de tráfico es algo que realmente no les incumbe y no se sienten responsables ante estos y, por consiguiente, no hacen nada para evitarlos.

Con el objetivo de introducir la cultura de la seguridad vial en las empresas se realizó una encuesta que formaba parte de un informe que tenía como finalidad conocer cuál es la visión que los trabajadores y las trabajadoras sobre la seguridad vial laboral.²⁵

Una vez realizada la encuesta se obtuvieron una serie de conclusiones de las que destacamos las siguientes:

- Tres de cada 4 personas se desplazan al trabajo en vehículo privado, principalmente por comodidad y para ganar tiempo.
- Otro motivo esgrimido por las personas se utilizan el vehículo privado es la imposibilidad de utilizar transporte público, que a la vez, dicen que si lo tuvieran lo utilizarían.

²⁵ Informe: *La visión de los trabajadores sobre la seguridad vial laboral*. Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). 2012



- Casi la mitad asume que desplazarse en vehículo privado es un riesgo ya que se puede sufrir un accidente. A pesar de ello continúa siendo el medio de transporte más utilizado.
- Nueve de cada 10 personas reconoce que los accidentes de tráfico son un problema importante en nuestra sociedad, y que los desplazamientos en vehículo privado aumentan el riesgo de tener un accidente.
- Seis de cada 10 personas encuestadas piensa que la implicación de las empresas en la prevención de los accidentes de tráfico ayudaría a reducir el riesgo de accidente.

Estos resultados nos arrojan luz sobre varios aspectos, más allá de las ventajas que se perciben de ir en vehículo. Uno de los principales motivos esgrimidos es el de que no hay alternativa para desplazarse al trabajo en transporte público. Ello nos debe hacer reflexionar, más aun cuando se tiene asumido que desplazarse en vehículo privado conlleva un aumento del riesgo de padecer un accidente.

En otro trabajo a cargo de la Generalitat de Catalunya que analiza el fenómeno, se nos advierte de que hay que situar la seguridad vial en el entorno laboral en un contexto transversal. En este contexto, confluyen: por un lado, el concepto de tráfico y seguridad vial supeditado a la normativa vial; en segundo lugar, la seguridad y salud laboral supeditada a la normativa laboral, y, en tercer lugar, el concepto mismo de movilidad²⁶.

En este mismo material sobre la seguridad vial laboral, se incorporan reflexiones que nos sirven para complementar y enriquecer nuestro estudio. Entre otros, se hace hincapié en un aspecto que hemos ido desgranado desde el principio: se deben tener en cuenta los factores relacionados con la organización del trabajo. Las interacciones entre el trabajo, el medio ambiente, la satisfacción en el trabajo y las condiciones de la organización, por un lado, y las capacidades de los trabajadores, sus necesidades, su cultura y su situación personal fuera del centro pueden influir, a través de las percepciones y experiencias, en la salud y en la capacidad de atención necesaria para conducir, a la vez que el medio con que se hacen estos desplazamientos también puede ser, en sí mismo, un elemento generador de estrés.

²⁶ *La seguridad en los desplazamientos para ir y volver al trabajo*. Generalitat de Catalunya. 2017



Una iniciativa interesante del Gobierno del Principado de Asturias, a través del Instituto asturiano de prevención de riesgos laborales (IAPRL), es el reconocimiento de haber desarrollado una buena labor en materia de prevención de los accidentes de tráfico laborales que se basa en la otorgación del Sello Asturiano de movilidad segura en la empresa. Es interesante el proceso a seguir para merecerlo y conservarlo²⁷.



Para empezar, se emplaza a utilizar la guía que ha realizado el mismo gobierno asturiano en la que se muestran los pasos a seguir para la implantación de planes de seguridad viales en la empresa, tal como reza la información sobre la obtención del sello. Para dar apoyo a las empresas para elaborar su plan, se las invita a asistir a unos talleres donde se facilitan las pautas iniciales para su implantación

Con las herramientas facilitadas, se presupone que se puede elaborar el plan y, así mismo implementar las medidas previstas en su interior. A partir de entonces, se podrá solicitar el sello según la convocatoria anual y las bases que lo regulan. Una vez concedido el sello con una vigencia de cuatro años, para conservarlo, será necesario demostrar la evolución del ejecución de las medidas del plan a través de un informe de seguimiento que será revisado por el IAPRL cada dos años.

Lo interesante de esta acreditación radica en el hecho de que, por un lado, se ofrece asesoramiento y soporte para realizar el plan y, por otro, el reconocimiento y renovación del mismo están supeditados a que se pase las propuestas de prevención del papel a la práctica. Es decir, más allá de proponer se debe actuar para obtener el sello acreditativo.

²⁷ <https://www.iaprl.org/especialidades-preventivas/seguridad-en-el-trabajo/seguridad-vial/sello-asturiano-de-movilidad-segura-en-la-empresa#accept>



La iniciativa enumera también las funciones y compromisos de cada uno de los agentes a implicar en la prevención de los riesgos laborales mediante un plan de movilidad.

Destacamos las siguientes, a las que hemos hecho algunas aportaciones:

El empresario. Se entiende como empresario a los altos cargos de las empresas: gerentes, directivos, etc. Las principales responsabilidades que deben asumir y tareas que deben desempeñar son:

- Liderar la puesta en marcha y el proceso de la elaboración del plan.
- Garantizar la financiación de las medidas en el plan.
- Alentar y facilitar la participación de los trabajadores y sus representantes sindicales.

Los trabajadores, las trabajadoras y sus representantes. Para evidenciar que el plan no es una imposición del empresario, debe involucrarse de una forma activa tanto a los trabajadores y a las trabajadoras y a sus representantes sociales (comités de empresa y sindicatos), durante todo el proceso de elaboración y ejecución de las medidas.

El personal puede formar parte de los diferentes grupos de trabajo del plan que se constituyan, en función de las medidas a desarrollar. Por ejemplo, las personas que ya se desplazan al centro de trabajo en bicicleta pueden crear un grupo aprovechando su experiencia para dinamizar su uso.

La representación social de la plantilla (comités de empresa y sindicatos) son imprescindibles, principalmente en la negociación colectiva con la empresa, pero también a través del diálogo social, pudiendo hacer también de puente con las administraciones públicas para impulsar las medidas que les competan:

- Elaborar propuestas y promover iniciativas e, igualmente hacer el seguimiento de la implantación del plan.
- Servir como negociadores con la dirección o, incluso, con las autoridades de transporte, operadores u otros organismos implicados con la movilidad, pero, sobre todo, hacer de portavoces de las plantillas para hacer llegar a la empresa sus inquietudes y propuestas.



Los grupos de trabajo y la comisión de seguimiento. Los resultados de un plan no son inmediatos. Por ello, con objeto de evitar en sus primeras fases que surjan signos de agotamiento, es importante mantener vivo el interés de todos los implicados, a fin de que no decaiga su grado de implicación con el proyecto. Para ello se pueden crear grupos de trabajo específicos por temáticas y una comisión de seguimiento más general.

El marco de gestión. Las principales tareas de los grupos de trabajo consistirían en involucrar a la plantilla en el desarrollo del plan, discutiendo y comentando sus principales aspectos y manteniendo informados a los empleados sobre su proceso de ejecución.

Por su parte, el comité de seguimiento, sería el encargado de supervisar el desarrollo, implantación y seguimiento del plan. Del mismo debería formar parte algún representante de la dirección de la empresa y de cada uno de los departamentos clave (recursos humanos, producción, finanzas, servicio de prevención, etc.) y el coordinador o coordinadores del plan.

En ambos, caso sí parece necesario, se puede invitar a participar a algún experto externo en movilidad o a algún representante de algún organismo o empresa. Por ejemplo, de la empresa de autobuses que presta servicio en la zona donde se localiza el centro de trabajo

Los elementos integrantes del marco de gestión para el desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa son: una política de salud y seguridad que la integre, la identificación de responsabilidades, a si como el grado de asunción por parte de los distintos agentes, una adecuada organización que contribuya a la consecución de los objetivos establecidos y unos procesos y sistemas de información y, si conviene de formación que den soporte y rigor a las actividades a realizar.



Marco de gestión para el desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa



Fuente: Guía de movilidad segura en la empresa. Instituto Asturiano de prevención de riesgos laborales. Gobierno del Principado de Asturias y DGT. 2016

Estudios de caso de empresas que han acometido medidas de prevención

Marco general

Basándonos en el *Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales* editado por la DGT, hemos podido conocer un total de 44 casos de empresas, entidades y administraciones públicas que han llevado a cabo acciones el fomento de la seguridad vial entre sus trabajadores y trabajadoras.²⁸

²⁸ *Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales*. Dirección General de Tráfico y FESVIAL. 2011



En el documento se agrupan las buenas prácticas según la tipología de las acciones que se han materializado.

Una de las propuestas de acción con mayor presencia de forma transversal en todas las experiencias que se exponen en el manual, es la formación vial con distintos formatos e intensidades. Tanto en lo que se refiere a formatos on-line, presenciales teóricos y prácticos o híbridos, incorporando distintos formatos. A su vez, en cuanto a extensión y profundización de los contenidos, los hay más básicos o los que entran más a fondo, pero también más especializados por ámbitos o categorías profesionales. También los encontramos más generalistas. Por otro lado, la formación puede englobar a toda la plantilla o a colectivos muy específicos. En definitiva, hay una gran diversidad que se adapta según las necesidades y los objetivos de cada organización, así como, al interés que tienen a la hora de enfocar los esfuerzos y los recursos en formación vial segura.

En un planteamiento más ambicioso del formación, se tiene en cuenta que la seguridad vial es una cuestión compleja, que presenta muchas caras y aspectos diversos relacionados entre sí, requiere soluciones que sean ambiciosas en el tratamiento de los factores desencadenantes de un accidente y debe pretender propiciar hábitos y actitudes seguras y responsables en la conducción.

También, se dan casos en que la formación se refuerza con la entrega de documentación, tales como, manuales, folletos, etc. en formato papel o digital que se suben a la intranet de la empresa.

En algunos casos las acciones formativas van acompañadas de acciones puntuales de información y sensibilización en seguridad vial, bien localizadas en épocas concretas del año (períodos vacacionales) o bien destinadas al tratamiento de cuestiones concretas (uso del móvil en el vehículo).

Empresas, entidades y administraciones públicas que exclusivamente hayan realizado acciones de naturaleza formativa y para hacer tomar conciencia a los trabajadores y trabajadoras de la gravedad del problema e induzcan hábitos y actitudes son la inmensa mayoría que aparecen en este manual.



Solo cuatro de los casos expuestos incorporan medidas que podamos calificar de promoción de la movilidad sostenible, como alternativa al uso preponderante del coche y la moto, ya que en general son los modos de movilidad más peligrosos y que comportan mayores riesgos. Las medidas de esta índole son las que siguen:

- Basadas en el fomento de modos alternativos.
 - Implantar rutas de autobuses de empresa y lanzaderas.
 - Promover el que se comparta el coche en los desplazamientos al trabajo.
 - Facilitar el uso del Transporte Público.
 - Promover la movilidad no motorizada destacando sus efectos saludables.
- Actuaciones sobre la organización del trabajo.
 - Reducir en la medida de lo posible las reuniones que supongan desplazamientos.
 - Fomento del teletrabajo.
 - Horario flexible de entrada al centro de trabajo.
- De gestión de la movilidad.
 - Designar un gestor de movilidad, encargado de elaborar y coordinar propuestas operativas.

Tal como afirman las empresas, con estas acciones se han pretendido conseguir beneficios para los trabajadores y las trabajadoras, la compañía y la sociedad en general, más allá de los directamente relacionados con la disminución del riesgo de padecer un accidente in itinere de tráfico. De entre estos logros que se pretenden obtener, sobresalen los siguientes:

- Uso más racional del coche, disminuyendo la contaminación y el consumo energético.
- Reducción de la congestión y la ocupación de la vía pública.
- Facilitar el acceso a los centros de trabajo para aquellos empleados que no dispongan de vehículo privado.
- Ganar en comodidad y ahorrar tiempo en los desplazamientos.



- Ayudar a la consecución de los requerimientos de la política de responsabilidad corporativa de la empresa.
- Mejorar la calidad de vida de los trabajadores.

Estas medidas se han compartido con otras más relacionadas con la seguridad vial en el uso del coche y la moto.

Para terminar el manual hace algunas **consideraciones finales**: la gran mayoría de empresas no incluyen la seguridad vial entre los problemas a abordar en sus políticas de prevención de riesgos laborales, aunque el tráfico -como causa de accidentes laborales- está cada vez más adquiriendo mayor relevancia. Consecuentemente, se está tomando más consciencia de la necesidad de mitigar sus efectos en el ámbito laboral.

Por otro lado, se hace referencia a que en su mayor parte, las buenas prácticas pertenecen a grandes corporaciones, siendo escasas las experiencias desarrolladas en pequeñas y medianas empresas. Sin embargo, se añade que la aplicación del contenido de muchas de las experiencias recogidas en el manual no supone una excesiva complejidad, ni excesivos recursos. Para continuar diciendo, que la colocación de unos carteles informativos; la transmisión de una serie de recomendaciones en la conducción; la información sobre las novedades en la normativa en tráfico o el envío de campañas de sensibilización disponibles en la red, a través del correo electrónico, son acciones que están al alcance de cualquier empresa, independientemente de su tamaño y sector de actividad.

Otra cosa es que estas recomendaciones, por si solas, en nuestra opinión, tengan realmente efectos positivos y ayuden a reducir la accidentalidad de forma clara, cosa que dudamos.

Eso no quita que estamos completamente de acuerdo en que, tal como se afirma en el manual, y hemos ido reiterando a lo largo de este informe: *el riesgo de accidente laboral de tráfico debe contemplarse en la evaluación de riesgos y la planificación preventiva, actuación que se encuentra bajo la responsabilidad de las empresas. Así mismo, la empresa debe ofrecer a sus empleados la información y la formación específica sobre los riesgos asociados a la seguridad vial y a las medidas preventivas y de protección que se deben adoptar.*



Para concluir se acaba advirtiendo de que los accidentes de tráfico no son fruto de la casualidad. Los accidentes tienen sus causas, existen unos factores desencadenantes, y por lo tanto, en la medida que se eliminen dichos factores los accidentes de tráfico se podrán reducir.

Estudio de casos

Para realizar el estudio de casos, comenzamos definiendo una serie de **criterios**:

- Las empresas seleccionadas tenían que haber realizado acciones para prevenir la accidentalidad y ser de preferencia Pymes.
- La localización de las empresas se realizó utilizando las siguientes herramientas: a través de guías de BBPP, Internet y web de la empresa e información obtenida a través de los delegados y de las delegadas de CCOO.
- Inicialmente se realizó una primera selección de 8 empresas de diferentes sectores de actividad (industria, servicios, agroalimentación). Una vez preseleccionada la lista inicial, se realizó un primer contacto mediante teléfono o mail.
- Finalmente para el estudio de caso, hemos podido trabajar con 3 empresas: una del sector de la química, otra de la energía y, una tercera, que presta servicios de movilidad en las autopistas. A estas empresas se realizó una demanda inicial de documentación y se concertó una entrevista presencial. (En todas las entrevistas participaron delegados y delegadas de prevención y solo en una ocasión, con presencia del responsable de prevención de la empresa). La entrevista se realizó a partir de un guión homogéneo para todas ellas (Ver Anexo)
- A raíz de la entrevista se realizó una solicitud de documentación complementaria. Una vez recibida la misma de las tres empresas, se pasó a realizar el análisis y la descripción de los respectivos casos.



Primer caso de estudio

1. Caracterización de la empresa:

Se trata de una empresa manufacturera del sector químico, localizada en un polígono industrial de la comarca del Vallès Oriental cercana a Barcelona ciudad.

Tiene alrededor de 350 trabajadores y trabajadoras (un 25% de mujeres y 75% de hombres). El promedio de edad es de 46 años

Las principales funciones de los trabajadores son: fabricación, almacén y oficinas.

Los horarios principales son: aproximadamente una tercera parte de la plantilla trabaja a turno partido, una tercera parte a 3 turnos (M/T/N) y el tercio restante tiene turnos de mañana y tarde.

2. Medidas implantadas para prevenir los accidentes in itinere de tráfico

El proceso se inicio con la presentación al comité de dirección la propuesta de un plan de movilidad que contemplaba una serie de acciones: desde formación específica con cursos de empresa, hasta acciones de sensibilización para toda la plantilla. El compromiso de la alta dirección fue clave para llevar a cabo el plan de movilidad. En 2011 se dio por terminado el diseño e implantación del plan de movilidad y seguridad vial.

El plan de movilidad fue concebido como algo vivo que no tiene fin, porque siempre hay acciones que poner en marcha para conseguir la mejora continua. Es una herramienta, que está evolucionando constantemente y enriqueciéndose con la experiencia que se va acumulando.

El plan de movilidad incluía una encuesta para conocer los hábitos de movilidad de los trabajadores y las trabajadoras y los motivos por los que no se utilizaba el transporte público para desplazarse al trabajo. También incluía preguntas sobre cuestiones específicas relacionadas con la seguridad vial y bajo qué condiciones se utilizarían los modos de



movilidad sostenibles. Algunas preguntas se referían a las características de los vehículos de la plantilla (antigüedad, tipo de combustible utilizado, etc.), entre otros.

Para realizar el plan de movilidad y hacer el seguimiento de la ejecución de sus propuestas, se creó una comisión específica de movilidad que aún sigue funcionando. La comisión es paritaria y está representada tanto la empresa como la plantilla trabajadores a través de su representación sindical.

En 2017, se hizo una segunda encuesta para conocer la evolución de la movilidad y hacer un seguimiento del impacto de las medidas implantadas. En la segunda encuesta se modificaron algunas preguntas en relación a la primera a sugerencia del comité de movilidad para adaptarlas mejor a la información que se quería obtener. Al mismo tiempo, se redujo el número de preguntas para hacerla más ágil.

La pretensión es ir haciendo encuestas de forma periódica cuando se crea pertinente para seguir estudiando la evolución de la movilidad.

A partir de las respuestas se observó que a grandes rasgos, se pueden agrupar constituyendo tres patrones de movilidad.

El primero es el de los que se desplazan al trabajo en los autobuses de la empresa. Tienen dos autobuses: uno de ellos sale de una población de la comarca vecina del Maresme y lo utilizan alrededor de 50 personas. Abarca los 3 turnos de trabajo y el turno partido de las oficinas. Otro autobús parte de Barcelona con origen en la zona de Fabra i Puig y después tiene varias paradas en su recorrido. Aproximadamente, lo utilizan unos 20 pasajeros.

Estos servicios surgieron a raíz de los traslados de personal de donde se inician las rutas al cerrarse las plantas donde anteriormente trabajaban. Su existencia se debe a un acuerdo conseguido a través de la negociación colectiva entre la empresa y los representantes de los trabajadores y las trabajadoras. En el acuerdo se dice que solo tienen derecho de uso los trabajadores y las trabajadoras que padecieron el traslado, pero hay permisividad para que lo use el resto de la plantilla. Por otro lado, es interesante ver que las rutas se han ido adaptando a las nuevas necesidades de sus usuarios con el previo consenso del comité de movilidad.



El transporte en autobús de la empresa, como constatan las cifras, es el transporte más seguro para ir y volver al centro de trabajo. Aunque existe desde antes de la elaboración del plan de movilidad, se mantiene porque se utiliza comúnmente y por ser una apuesta clara a favor de la seguridad vial.

En 2018 se hizo una encuesta a los usuarios del bus de empresa para conocer su valoración del mismo en diferentes aspectos. Se les preguntaba sobre la comodidad y el confort, así como sobre las condiciones del vehículo y, también, sobre la localización de las paradas, los horarios de recogida y llegada, el tiempo de desplazamiento, etc. La nota media obtenida fue muy positiva de un 7,8.

El segundo o conforman los trabajadores y las trabajadoras que viven en los municipios colindantes con el polígono. Se desplazan principalmente a pie, un segundo grupo en bicicleta y los menos, en el autobús interurbano que pasa por el polígono.

Aun así, en relación al ir andado, hay que tener en cuenta que si bien las aceras están pavimentadas y hay paso de peatones elevados, estos están muy alejados y algunos cruces pueden ser peligrosos (poca visibilidad por los camiones y excesiva velocidad de os vehículos...) a la vez que una iluminación escasa en algunas zonas del polígono.

Finalmente, **un tercer grupo reside disperso por el territorio.** Estos, preferentemente, utilizan el coche y en segundo lugar la moto. Pero, también los hay que acuden al trabajo combinando el tren de Cercanías que tiene una estación relativamente cercana y hacen el último o primer trayecto según si van o vuelven del trabajo a pie o en autobús.



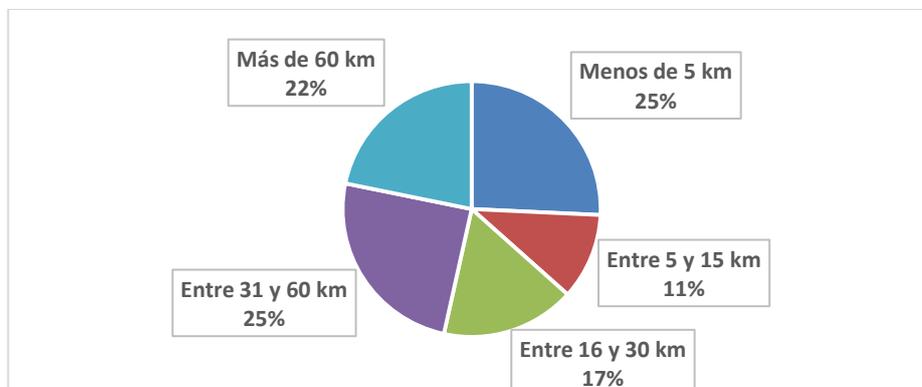
Los resultados de ambas encuestas no son del todo comparables al añadirse tantas posibilidades de desplazamiento en 2017. Si las personas encuestadas solo hubieran tenido las opciones de la encuesta de 2011, no sabemos por cuáles modos se hubieran decantado.

Aun así, vemos en la última encuesta que el uso del automóvil con todas las combinaciones posibles, incluyendo como pasajero suma un 66%. En cambio, en la primera encuesta salía un 68%. Probablemente, la diferencia sería algo mayor, teniendo en cuenta la infinidad de repuestas posibles de la segunda encuesta, pero aun así, los resultados serían muy similares con una leve disminución del uso del coche. En contrapartida, se observa una pequeña subida de la suma del transporte público y el de empresa que es como se presentaba en la anterior encuesta y una casi inapreciable subida del uso de la bicicleta y algo más destacado de la moto y del ir a pie.

En todo caso, hay que ser consciente que cambiar los hábitos en movilidad no es fácil y hay mucho por hacer para que esto suceda y se afiancen los cambios.

Aun con todo, lo más destacable es que el uso de los vehículos privados motorizados es relativamente reducido, comparado con lo que es habitual en los polígonos industriales. Ello obedece, principalmente a dos posibles razones. Por un lado, el contar con un servicio de autobús de empresa y la proximidad a la zona más cercana habitada, que está a escasos 10 minutos andando. Pero, no debemos olvidar que probablemente la estrategia de concienciación a favorable a la movilidad sostenible algo habrá incidido.

¿Qué distancia (ida y vuelta) aproximada recorre habitualmente entre su domicilio y el centro de trabajo?

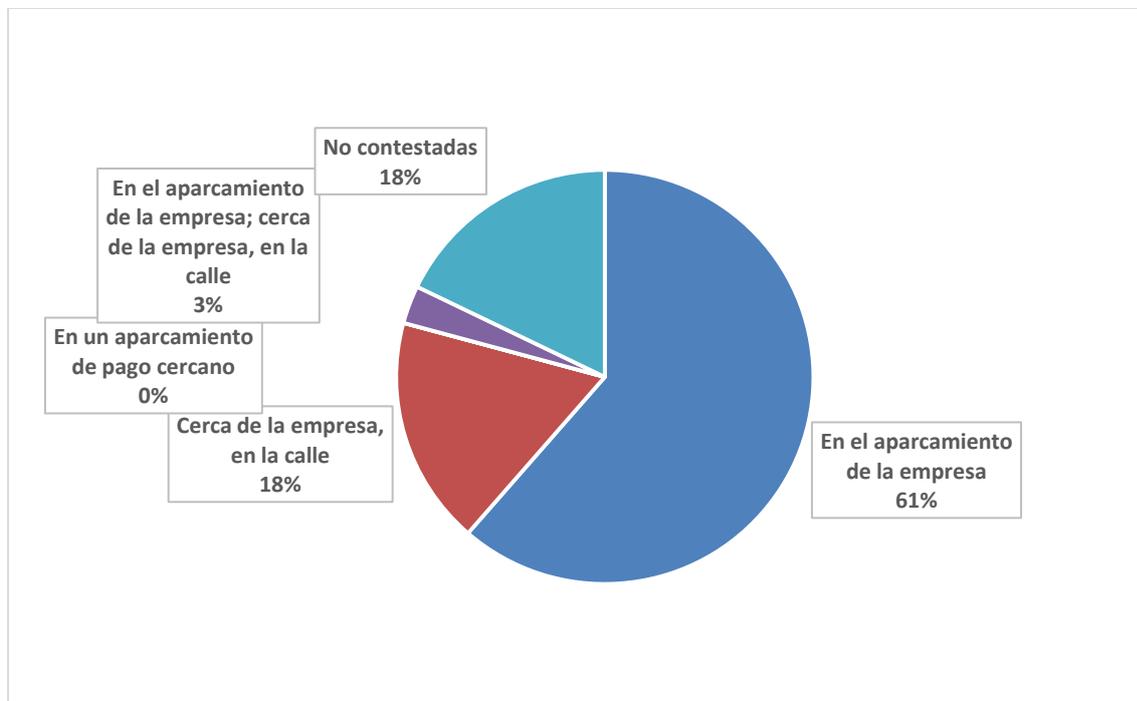




En las distancias que se recorren en los desplazamientos al trabajo, sumando la ida y la vuelta, vemos como el 36% de los trabajadores y trabajadoras tienen su domicilio a una distancia máxima de 7,5 Kms. aproximadamente y, de estos, el 26% a 2,5 Kms. Lo que nos hace pensar en las grandes posibilidades de que se acceda al centro de trabajo en modos sostenibles y, especialmente, a pie y en bicicleta.

El tiempo aproximado de recorrido, en los desplazamientos al trabajo, en general está entre 5 y 30 minutos.

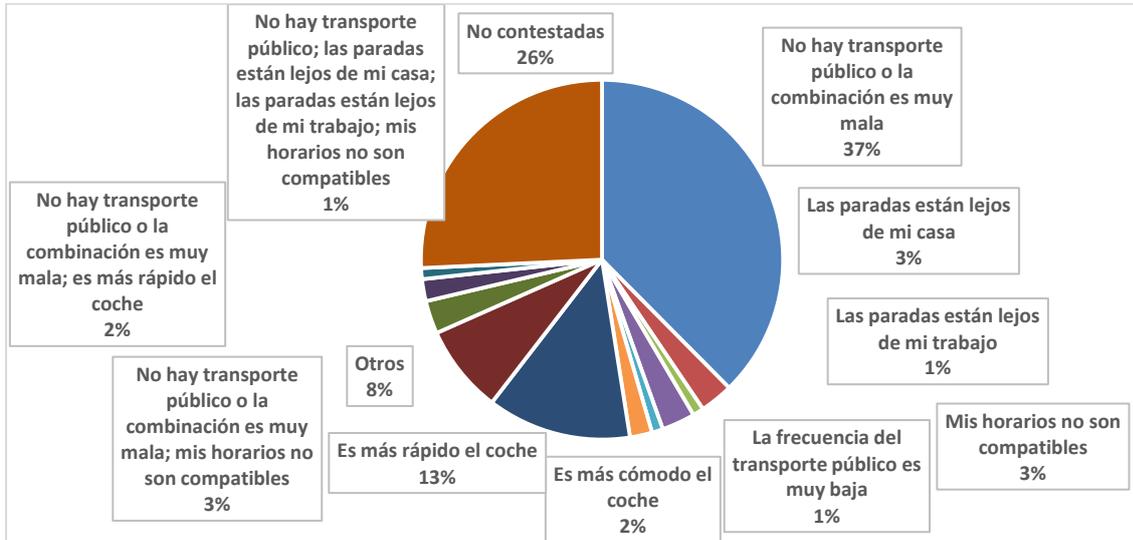
Si se desplaza en automóvil ¿dónde aparca normalmente?



Un factor que condiciona el uso del coche es el aparcamiento, pues favorece su uso cuando este es extenso y gratuito o retrae de su uso cuando es escaso y de pago. En el caso que nos ocupa el estacionamiento es abundante y no presenta dificultades para aparcar cerca de la empresa, donde hay una campa habilitada para este uso.

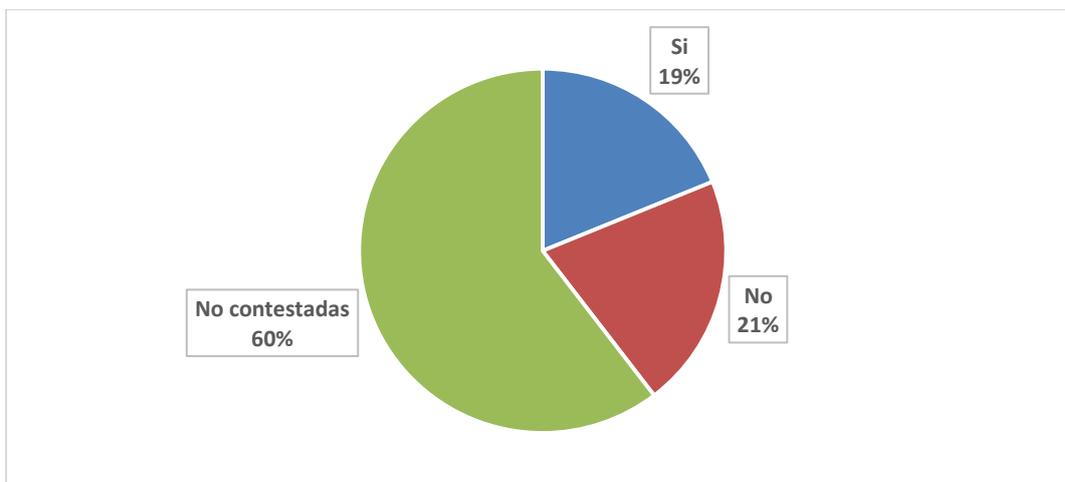


Si se desplaza en automóvil, ¿por qué no utiliza el transporte público?



Como se puede observar dos son los principales factores por el que no se utiliza el transporte público: por un lado y de manera destacada porque no hay transporte público o las combinaciones son muy malas y, por otro lado, y a consecuencia de uno de los grandes hándicaps que habitualmente lo hace poco competitivo, es decir el mayor tiempo de desplazamiento, en comparación con el coche.

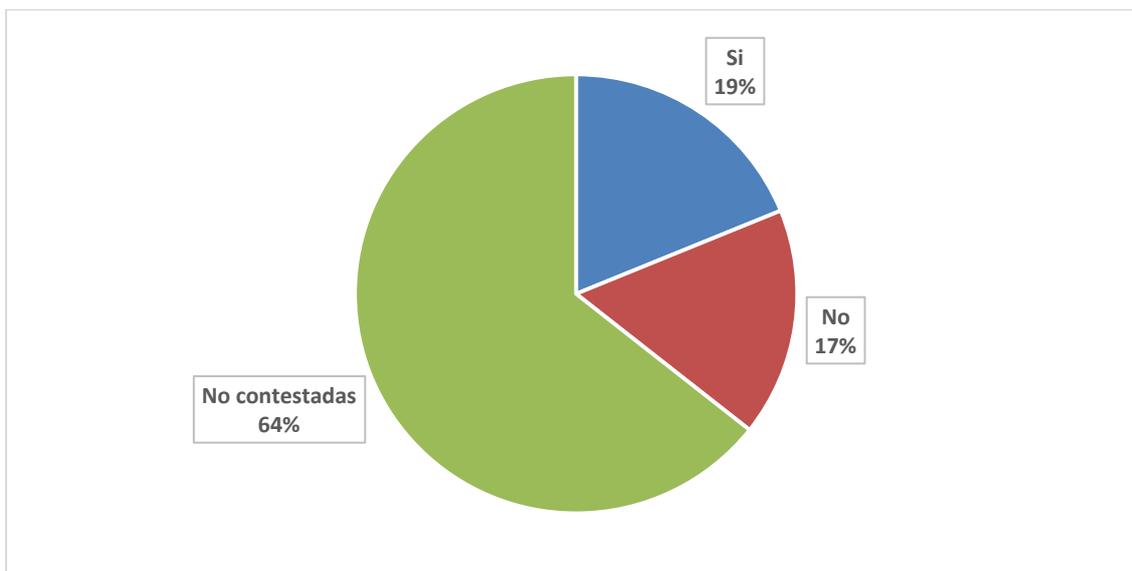
Sólo responder en caso de que se desplace en coche o moto y tenga una buena combinación en transporte público. ¿Utilizaría el transporte público si la empresa financiara parte del coste?





Cuando a los trabajadores y a las trabajadoras que van en transporte privado al trabajo se les pregunta si en el caso de que dispusieran de una buena combinación para acceder en transporte público uno de cada cinco responde afirmativamente. Aun siendo pocos, aparentemente, esto representaría aumentar más de un 10% los usuarios del transporte público lo que sería un aumento considerable.

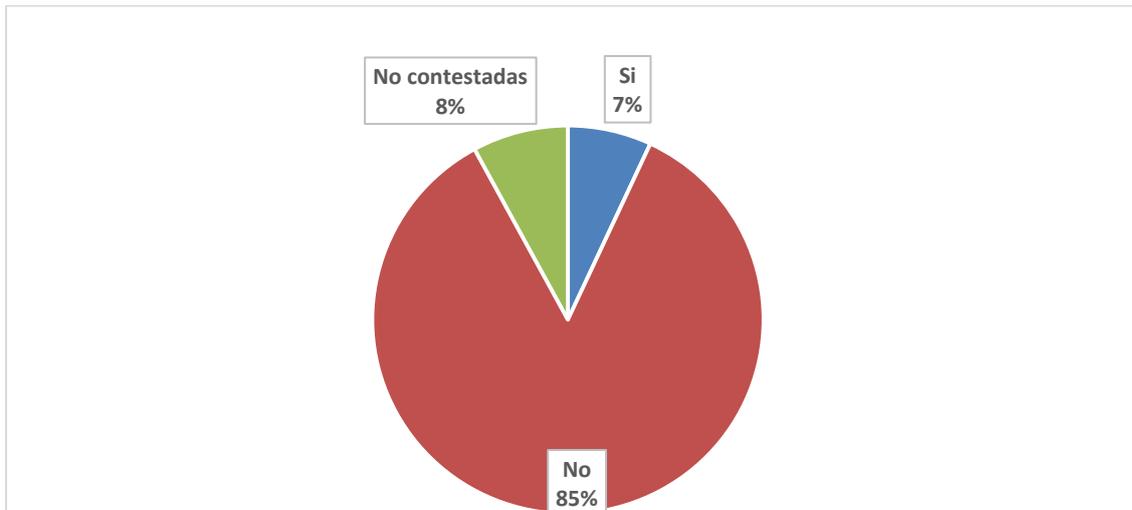
Sólo responder en caso de que se desplace en coche o moto y tenga posibilidad de venir a trabajar en bicicleta. ¿Utilizaría la bicicleta si la empresa financiara parte del coste?



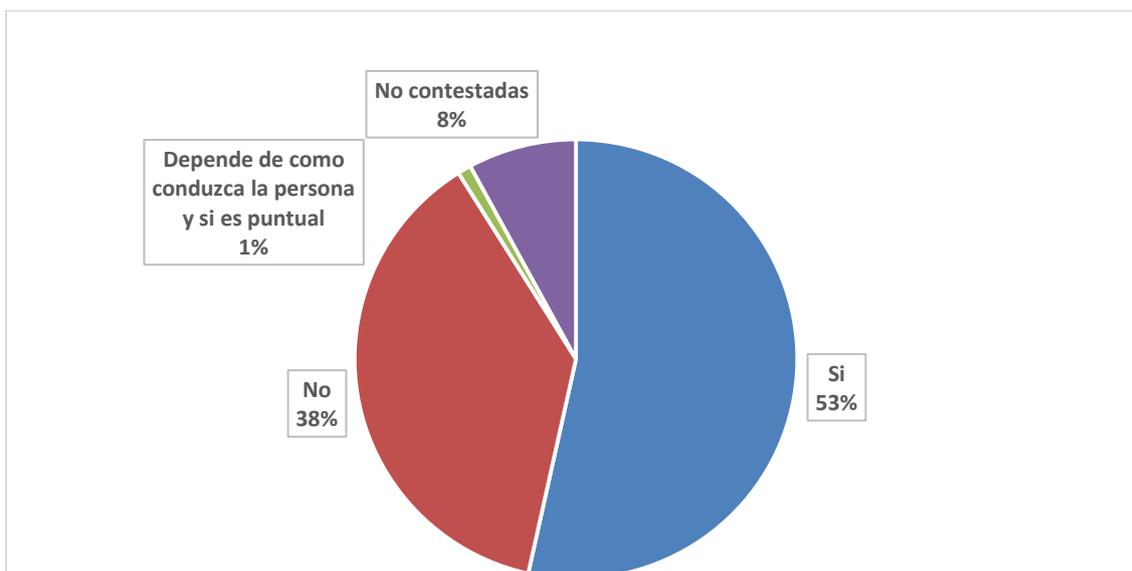
Aunque el número de respuestas afirmativas es pequeño. Este un primer paso y demuestra que financiar el ir en bici podría significar un impulso al uso de la bicicleta. Esta sería una acción efectiva por parte de la empresa, pero no sería suficiente, pues debería ir acompañada de una mejora de los itinerarios para ir y volver a la empresa par que estos sean seguros y cómodos para los ciclistas. Y, esto ya no es competencia de la empresa, si bien esta puede influir en que se haga esta mejora, sobre todo, si lo hace de la mano de otras empresas del mismo polígono.



¿Comparte usted vehículo con otras personas para ir a trabajar?



¿Estaría dispuesto a compartir vehículo si la empresa le ayudara a encontrar a otros empleados con las mismas pautas de desplazamiento (horario, domicilio...)?

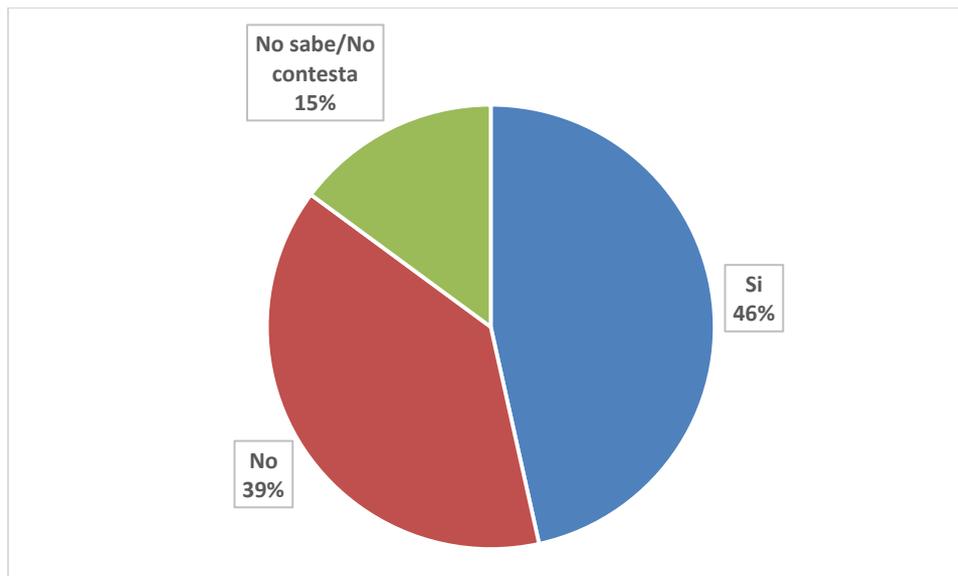


En este caso más de la mitad de los que han respondido la pregunta dicen que sí compartirían coche en sus trayectos, pero más allá de la buena voluntad de los trabajadores y las trabajadoras y de la ayuda a encontrar personas dispuestas a compartir debería dársele otros incentivos. El más efectivo es reservar aparcamiento para esta práctica. Sin duda es



más eficiente cuando este es escaso,. Pero se pueden dar otros incentivos como, por ejemplo, vales de gasolina o para hacer revisiones en talleres, etc.

¿Considera suficiente y adecuado el nivel de formación que se le ha impartido por parte de la empresa en temas relacionados con seguridad vial?



Una de las propuestas incluidas en el plan de movilidad fue la realización de formación en seguridad vial. Inicialmente, se hizo formación *online* obligatoria para todos los trabajadores y trabajadoras. Posteriormente, y hasta la actualidad se hacen cursos teórico-prácticos. La formación práctica consiste en un curso de conducción segura de 8 horas en un circuito. Está formación está pensada, básicamente para los empleados que conducen durante la jornada laboral, aunque está abierta a otros colectivos de la empresa.

Como se puede comprobar, con los resultados de la encuesta, en general hay una valoración positiva, en cuanto la formación en seguridad vial es adecuada y suficiente.

Otra de las actuaciones que se hicieron para mejorar la seguridad en los desplazamientos al trabajo fue confeccionar un manual para la prevención de los accidentes laborales. El manual es de seguridad, medio ambiente y salud, e incluye información sobre los accidentes de tráfico laborales. Contiene además consejos prácticos de cómo actuar ante determinadas situaciones de riesgo en la conducción.



Igualmente, se han realizado campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial. En concreto han sido campañas en la intranet, en pantallas de televisor, tableros anuncios, información sobre ubicación de los centros y transportes públicos y explicando las ventajas de la movilidad segura y sostenible.

La empresa participó en una campaña de promoción de los modos sostenibles. Su objetivo era que aquellos que iban en coche o moto probaran, al menos, una vez de ir en transporte público. Si lo hacían, se les daba un pequeño obsequio. Además, poniendo su trayecto en un apartado específico de la intranet se calculaba las emisiones CO₂ que se habían ahorrado y el porcentaje de disminución del riesgo de padecer un accidente de tráfico.

Campaña *Por una movilidad segura y sostenible*

Nuestros días están llenos de trayectos, como peatones, como conductores, en vehículo propio, transporte público, yendo, viniendo o simplemente accediendo a nuestros centros de trabajo.

Este año organizamos una campaña de movilidad vial y nos hemos propuesto un reto: Plantar tod@s junt@s árboles en nuestras fábricas. Para ello necesitamos vuestra colaboración.

Ser un peatón es la manera más segura y sostenible de moverse, pero también hay otras alternativas muy seguras y sostenibles como el transporte público. Por ello os pedimos que por un día por lo menos, cambiéis vuestros hábitos y participéis en nuestro Movilímetro.

Cuanto más puntos consigamos más árboles plantaremos.

Introduce en la web o en este tríptico, por un lado tu manera habitual de venir al trabajo y por otro lado, cómo lo has hecho este día. Nuestro Movilímetro te mostrará una puntuación que, sumada a las obtenidas por tus compañer@s, dará como resultado, esperamos, muchísimos árboles que plantaremos al final de la campaña. Tenemos la oportunidad de colaborar con un gesto que demuestre que por lo menos por un día, hemos cambiado nuestros hábitos por una movilidad segura y sostenible.



Reducción de los accidentes in itinere de tráfico. Estudio de casos



Cartel de la campaña “Por una movilidad segura y sostenible”

Decálogo para una Movilidad Vial Segura y Sostenible:

- 1** Ir en bicicleta y a pie son los medios de transporte más verdes y saludables. Siempre que se presta atención a las zonas de riesgo para peatones y bicicletas, así como señalización y terrilleros, también serán los transportes más seguros.
- 2** Si necesitas desplazarte en coche, comparte vehículo en la medida más ecológica.
- 3** Los transportes colectivos disminuyen notablemente las emisiones, así como la probabilidad de accidentes y permiten ahorrar durante el trayecto.
- 4** Cuando conduzcas, reduce la velocidad adecuada respecto siempre las normas de tráfico. Esto minimiza las posibilidades de accidente y reduce las congestiones y emisiones.
- 5** Evita distracciones al volante, GPRS, móvil, y cualquier dispositivo que pueda prestar la correcta atención. No dejes el móvil a los lados del vehículo y prepárate para los imprevistos.
- 6** No ingerir bebidas alcohólicas, así como medicamentos que provoquen somnolencia. Evita también comidas copiosas cuando debas conducir.
- 7** En caso de avería, apaga el motor, usa el chalicó y señaliza adecuadamente mediante el triángulo y las luces de emergencia.
- 8** Asegúrate del correcto estado del vehículo, así como de la disponibilidad de todos sus elementos de seguridad y aviso. Un vehículo en perfecto estado es un vehículo eficiente y seguro.
- 9** En las escaleras y accesos a los transportes colectivos, recuerda separarte al pasarlos y evita cargar excesivos así como distracciones mientras accedes a ellos.
- 10** Todo trayecto empieza o acaba como peatón. Recuerda prestar especial atención a los desvíos en las calles, así como a situaciones de riesgo como pavimento mojado por lluvia, o zonas con poca luz.

Selecciona el medio de transporte marcando una cruz

¿Cómo voy normalmente?

¿Cómo he venido hoy?

Para participar rellena los siguientes campos:

Nombre: _____

Apellidos: _____

Apellido: _____

Correo: _____

Deposítalo en la urna habilitada en tu centro de trabajo. Tienes hasta el 5 de Junio.

La campaña se puso en marcha el 28 de abril de 2013, coincidiendo con el Día internacional de la seguridad y la salud en el trabajo, y se prolongó hasta el 5 de junio, el Día mundial del medio ambiente. Con esta campaña se perseguía el cambio de hábitos del personal respecto a la movilidad diaria.

El objetivo era conseguir una movilidad más segura y sostenible, y se pedía a los trabajadores y a las trabajadoras una pequeña acción, aunque sólo fuera por un día. Con este gesto se pretendía que la persona fuera consciente de que es posible desplazarse de forma más segura y dejar patente de cómo se movían habitualmente las personas y cómo podrían moverse de forma más adecuada.

A cambio de introducir ese gesto en una web creada especialmente para la campaña, los empleados participantes, recibían un podómetro solar y entraban en el sorteo de 10 lotes de productos de la empresa. Estas acciones seguras y sostenibles fueron recogidas en un *Movilímetro* diseñado para la campaña. Dicha herramienta puntuaba los gestos de los



empleados para así trasladar la suma total de puntos conseguidos en árboles que la empresa se comprometía a plantar. El resultado fue que más de 500 empleados de toda España participaron y se plantaron 20 árboles en 2 de las fábricas de la empresa.

La empresa también se implica en la promoción del transporte público facilitando a los empleados poderse desgravar el IRPF del importe destinado a la compra de títulos de transporte público. Es el llamado *tíquet transporte* que permite la exención fiscal tal como lo regula la normativa.

Se proponían dar soporte al coche compartido, pero, hasta hoy no se ha puesto en marcha ninguna aplicación para facilitar el desplazarse en coche compartido. Aunque, hay algunas iniciativas para intentarlo implantar a nivel del polígono.

Dentro la agrupación de polígonos de la zona, se ha creado un grupo de trabajo que además, dedicarse a otros temas, también se preocupa por mejorar la movilidad de los trabajadores y trabajadoras de las empresas de los polígonos agrupados.

En un inicio, tal como se proponía en el plan de movilidad, se propiciaron los desplazamientos en bicicleta. Para ello, se puso un aparcamiento de bicicletas en la entrada del recinto de la empresa, muy cerca de los vigilantes de seguridad para evitar hurtos. Pero, al ver que ha habido varios accidentes de bicicletas con un peso relativo importante, en relación a su bajo uso, se dejó de impulsarla. Al no haber carriles bici protegidos para desplazarse hacia el polígono y dentro de él, ir en bici es bastante peligroso.

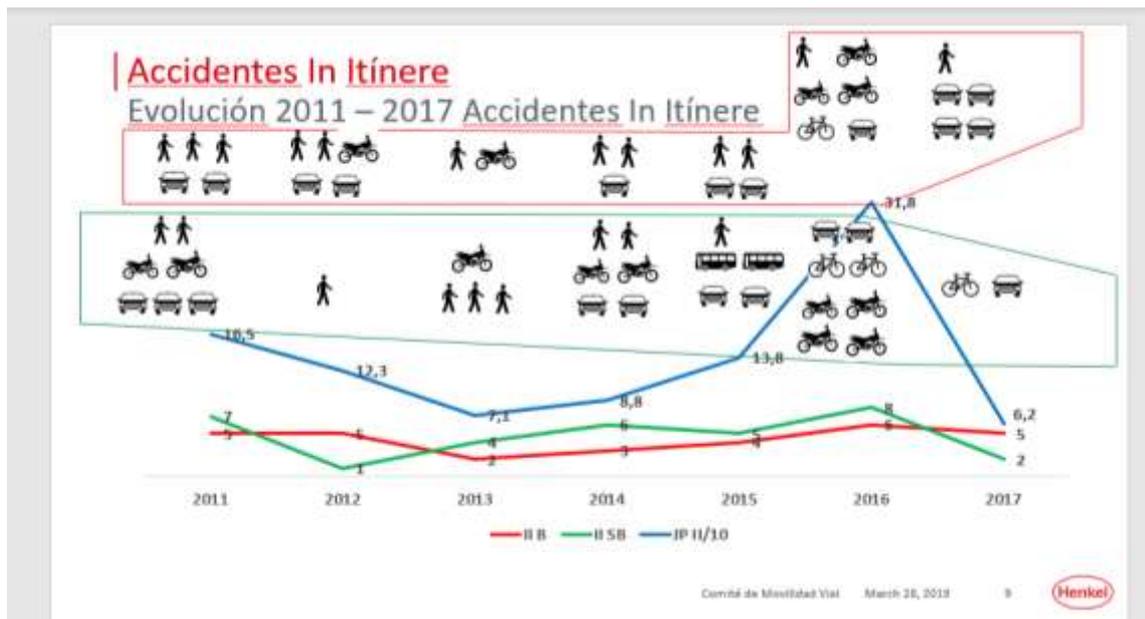
Por otro lado, se ha establecido el horario flexible para el personal de jornada partido con la intención de facilitar el uso del transporte público, al poderse adecuar a sus horarios de servicio. Pero, a su vez, para evitarse congestiones, sobre todo la que se dan más comúnmente en la entrada y salida de Barcelona.

Otra opción que se ofrece para evitar desplazamientos algunos días a la semana es hacer teletrabajo. Actualmente, se está trabajando para regularlo y así, ampliar a todo el personal la posibilidad de hacerlo de forma voluntaria.



3. Características de los accidentes in itinere de tráfico

En el gráfico siguiente se puede ver la **evolución de los accidentes in itinere en general (no solo de tráfico) con baja (rojo), sin baja (verde) y las jornadas perdidas (azul)** desde 2011, el año en que se empezó a implantar el plan de movilidad para todo el grupo empresarial.



En azul vemos las jornadas pedidas. Para saber exactamente los días de baja, deben multiplicarse por 10 las cifras. Por ejemplo, en 2011 la suma de todas las bajas en accidentes in itinere dio un total de 165 días de baja.

En 2018 hubo 4 accidentes con baja, uno menos que en 2017; 3 sin baja, uno más que en 2017 y 87 jornadas perdidas, 25 jornadas más que en 2017.

Los primeros resultados que se tuvieron con el lanzamiento del plan de movilidad, fueron que en el período de 2011 a 2012 hubo una reducción del 10% de los accidentes totales con baja, respecto al período 2008, 2009 y 2010. Y que el número de accidentes “in itinere” supuso un 35% del total, a diferencia del 60% que hubo en los años previos al plan.

Es destacable que en 2010 hubo un total de 20 accidentes in itinere, 11 de ellos con baja y 9 sin baja. Desde entonces no se ha llegado a estas cifras.



Llegamos así a la conclusión que si bien no ha habido una reducción drástica de los accidentes desde que se puso en marcha el plan de movilidad, el balance es positivo. Se ha dado con ciertas oscilaciones una tendencia a la baja de los accidentes. Lo cual es más destacable si lo comparamos con lo que sucedido a nivel estatal y que hemos repasado antes en este mismo estudio. Además, hay que resaltar, que aunque ha sido de muy poco, en los últimos años se ha producido un aumento de la plantilla.

Es interesante saber que en el comité de movilidad se hace un repaso de todos los accidentes ocurridos, teniéndose en cuenta el tipo y las circunstancias que concurrían cuando se tuvo, para tener una orientación sobre las medidas preventivas que se deben poner en marcha.

Propuestas que en este momento está trabajando la Comisión de movilidad para mejorar la seguridad vial y promover la movilidad sostenible

ACCIONES/MEDIDAS PROPUESTAS DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
MEJORAS EN EL ENTORNO DE LA FÁBRICA
<ul style="list-style-type: none"> • Construir pasos elevados a lado y lado de la entrada principal para evitar altas velocidades y posibles accidentes/atropellos. • Evitar que los autobuses de empresa paren en doble fila. • Instalar carril bici/peatones.
PROPUESTAS DE FORMACIÓN/INFORMACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Cursos de conducción segura. • Otras formaciones o charlas relacionadas con el tema. • Fomento de la movilidad sostenible.
MEJORAS RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE
<ul style="list-style-type: none"> • Promover el transporte compartido. • Establecer transporte colectivo entre las poblaciones cercanas. • Dar alguna opción que sea más rápida que el coche (1 hora en transporte público vs a 30 minutos en coche). • Establecer un punto de recogida en las oficinas de Barcelona. • Alquiler de bicicletas.
MEDIDAS ORGANIZATIVAS
<ul style="list-style-type: none"> • Flexibilidad horaria



MEDIDAS ECONÓMICAS

- Financiación del transporte público.
- Otras ayudas económicas.
- Ayudas económicas para la compra de vehículos sostenibles.
- App para el móvil para compartir transporte.

4. Evaluación de riesgos psicosociales

Se ha realizado la evaluación de los riesgos psicosociales con el método ISTAS21. Hay un grupo de trabajo que realiza el seguimiento del plan de acción derivado de la evaluación. En él participan los delegados de prevención.

Las dimensiones más desfavorables fueron la previsibilidad, la calidad del liderazgo, la doble presencia, la autoestima, el apoyo social de los superiores y la claridad de rol.

Las medidas que se han aplicado para contrarrestar los resultados desfavorables ha sido, entre otras, establecer mecanismos para mejorar a nivel de comunicación interna. Así mismo, se analizó en qué posición están dentro de la empresa y qué herramientas se les pueden facilitar para que puedan progresar de forma adecuada. También, se concluyó que debía potenciarse el plan de igualdad. Al mismo tiempo, se han hecho reuniones para la resolución de conflictos.

La segunda evaluación (reevaluación), a grandes rasgos arrojó mejores resultados que la primera. Es algo que se ha ido comprobando con cada reevaluación.

En principio no se encuentra relación entre los riesgos psicosociales detectados con los accidentes in itinere, pues se conocen directamente las condiciones de trabajo de los accidentados y, aparentemente, no se ve relación. Pero, además no queda claro con que metodología se podría analizar esta posible relación que queríamos establecer en el presente estudio.

Segundo caso de estudio

1. Caracterización de la empresa

Se trata de una empresa que se dedica a la explotación y mantenimiento de autopistas.

Los centros de trabajo están dispersos por un amplio territorio en Aragón, Cataluña y País



Valenciano, localizándose en peajes y pequeñas oficinas, a excepción de las oficinas centrales que se ubican en el polígono de la Zona Franca en Barcelona.

En la empresa trabajan 800 personas aproximadamente. Sus principales funciones son el cobro de peajes, el mantenimiento y conservación de la vía y el personal de oficinas. El personal de explotación (peajes y mantenimiento de la vía) realiza turnos de mañana, tarde y noche y el personal de oficina jornada partida.

La mayoría personal (unos 700 trabajadores y trabajadoras) está en las áreas explotación de peajes y mantenimiento vial (furgonetas para solventar problemas mecánicos de peajes automatizados, poner conos por un accidente...) El resto, una minoría trabajan en oficinas. De estos dos colectivos, los que últimamente han tenido accidentes in itinere de tráfico han sido los trabajadores y las trabajadoras de explotación.

En la estructura de la plantilla casi no hay menores de 30 años. Las mujeres empezaron a trabajar en los peajes y en el mantenimiento de la vía a partir del año 2000. Tienen, mayoritariamente jornadas parciales y acostumbran a trabajar en días salteados y aleatorios. Ello puede acarrear dificultades para conciliar la vida familiar y laboral de las trabajadoras. Los trabajadores de jornada completa tienen una organización más regular de las jornadas de trabajo. Generalmente, se trabajan 4 días seguidos y se descansan los 2 siguientes. En las oficinas hay flexibilidad horaria de 2 horas en la entrada por la mañana. En los últimos años, con la automatización de los peajes ha habido una reducción de personal.

Debido a que los centros de trabajo del personal de pista se encuentran en áreas o peajes de la autopista, el personal de explotación usa de forma mayoritaria el coche o la moto, compartiendo en algunos casos el vehículo si hay coincidencia en el turno y en el itinerario.

Sin embargo, el personal de oficinas que está localizado en el Parque logístico del polígono de la Zona Franca de Barcelona dispone de una línea de autobús exprés que lo une con el centro de Barcelona y una parada de metro recientemente abierta. Así, en este centro de trabajo hay convivencia entre coches y moto y el transporte público. Antes tenían un autobús de empresa, pero lo suprimieron cuando llegó el metro. En cuanto al aparcamiento, cuenta con suficiente oferta para absorber toda la demanda que se genera.



2. Medidas implantadas para prevenir los accidentes in itinere de tráfico

En el Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales de la DGT,²⁹ se especifica que la empresa contaba con un plan de movilidad en 2011 para promocionar la utilización del transporte compartido y colectivo, para disminuir la accidentalidad, el consumo y las emisiones. Y, todo ello, buscando el incremento de la productividad, la reducción de los costes de desplazamiento y la sostenibilidad medioambiental.

Para dar contenido al plan se realizaron unos cursos enfocados a la seguridad vial, incluidos dentro del plan de formación de la empresa. En concreto los contenidos del curso fueron: conducción segura, factores de riesgos en accidentes in itinere y en misión, conducción de máquinas quitanieves, atención a accidentados, incendios en túneles, riesgos psicosociales, etc.

Esto se acompañó de otras iniciativas orientadas a la mejora de la seguridad vial: artículos de seguridad vial en la revista interna, campañas varias y jornadas internas sobre seguridad vial, etc.

También se dispone en la *intranet* de un espacio dedicado a los temas de seguridad vial (“Espacio de Trabajo ->Seguridad Vial”) entre los que se encuentra una serie de consejos prácticos y divulgativos a los que tiene acceso todo el personal de la empresa.

En el citado plan de movilidad se resaltan una serie de aspectos relevantes que deben tenerse en cuenta, tanto del modelo actual de movilidad como del deseado hacia el cual se debe ir.

²⁹ *Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales*. Dirección General de Tráfico y FESVIAL. 2011



Modelo actual

Características

- Predominio del transporte privado
- Ocupación por vehículo 1 persona

Efectos

- Niveles altos de accidentalidad
- Consumo energético / emisiones

Consecuencias

- Bajas laborales
- Estrés durante la conducción
- Costes fijos del transporte elevados

Inconvenientes

- Pérdida de productividad
- Costes laborales y sociales
- Derroche energético

Modelo deseado

Características

- Transporte compartido
- Transporte colectivo, a pie y en bici

Efectos

- Disminución de la accidentalidad
- Reducción de consumo y emisiones

Consecuencias

- Reducción de las bajas laborales
- Menos problemas de salud
- Reducción costes fijos del transporte

Ventajas

- Incremento de la productividad
- Reducción costes laborales/sociales
- Sostenibilidad ambiental

Sin embargo, los delegados de prevención afirman no tener constancia de la existencia de un plan de movilidad vial. Además, los delegados no participan activamente en los aspectos relacionados con la seguridad vial, en materia de prevención de los riesgos laborales.

Algunas de las actuaciones que se llevaron a cabo para prevenir los accidentes in itinere de tráfico se basaron en la formación. Aproximadamente durante los años 2004-05-06, la plantilla de pista realizó el primer nivel del curso de conducción segura del RACC. El curso ha tenido una gran aceptación y fue valorado como muy adecuado. Debido a la gran aceptación que tuvieron los cursos, se pidió hacerlo de un nivel superior, pero finalmente no se realizó.

Posteriormente, se han hecho algunas formaciones de carácter teórico. Además, en la empresa existe un centro de seguridad vial enfocado al cliente, pero que también se aprovecha para hacer formación a nivel interno de la empresa.

Paralelamente, se han haciendo jornadas de seguridad vial con participación de las familias de los trabajadores y las trabajadoras. Actualmente, hacen formación muy sencilla como flashes, generalmente, al empezar las reuniones de la empresa se aprovecha un momento para hacer una exposición de prevención de los accidentes de tráfico laborales.



Infograma que recoge los principales riesgos en seguridad vial y los principales elementos de seguridad activa y pasiva

RIESGOS PRINCIPALES		IMAGEN	
	Accidente de circulación.		
	Inclencias Meteorológicas		
	Riesgo somnolencia/fatiga/estrés		
	Distracciones		
	Distancia de Seguridad		
	Velocidad inadecuada		
SEGURIDAD ACTIVA			
	Sistema de dirección		Sistema de suspensión
	Sistema de frenado		Alumbrado
	Neumáticos		Parabrisas
PRINCIPALES SISTEMAS DE SEGURIDAD PASIVA			
	Chasis y Carrocería		Airbag
	Asientos y Cinturón de Seguridad		Reposacabezas

Como norma no hacen teletrabajo. Tampoco hay una política que priorice trabajar en los centros de trabajo más cercanos al domicilio. Pueden llegar a trabajar como máximo hasta 75 kilómetros de distancia del lugar de residencia (establecido por convenio colectivo). En compensación les pagan el kilometraje de los desplazamientos al trabajo.



3. Características de los accidentes in itinere de tráfico

Resumen de los registro de accidentes laborales para todo el grupo en España 2016 y 2017

		enero - diciembre 2016												
Accdte.	Resultado	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
ADT (Durante el trabajo)	CON baja	2	6	4	1	2	1	8	3	2	4	4	0	37
	SIN baja	5	6	7	6	7	6	7	8	7	3	3	2	67
IIT (In Itinere)	CON baja	2	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	7
	SIN baja	1	1	0	2	1	0	1	0	1	0	0	1	8
VL (Violencia Laboral)	SIN baja	0	1	1	2	1	1	4	3	1	0	0	0	14
Nº días perdidos ADT		90	88	126	78	41	47	118	113	105	82	104	79	1071
Nº de empleados		1877	1866	1866	1841	1819	1877	1901	1890	1850	1802	1785	1796	~1848

		enero - diciembre 2017												
Accdte.	Resultado	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
ADT (Durante el trabajo)	CON baja	6	3	0	7	0	3	1	2	2	2	2	2	30
	SIN baja	6	3	2	6	6	10	6	3	4	7	7	5	65
IIT (In Itinere)	CON baja	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	4
	SIN baja	1	2	1	2	2	2	0	3	1	1	1	0	16
VL (Violencia Laboral)	SIN baja	2	0	0	2	2	1	0	3	5	1	1	0	17
Nº días perdidos ADT		69	110	71	105	105	75	65	78	29	29	53	50	839
Nº de empleados		1788	1783	1780	1784	1777	1828	1853	1854	1804	1780	1766	1768	1797

Entre 2016 y 2017, los accidentes in itinere con baja laboral han disminuido casi a la mitad pasando de 7 accidentes en 2016 a 4 en 2017. Al contrario, los accidentes in itinere sin baja se han doblado pasando de 8 a 16 en 2017. Esta tendencia se repite en los accidentes con baja durante la jornada que no son in itinere, que han bajado de 44 a 34 entre estos dos años. En este corto período la plantilla se ha reducido muy levemente, lo que también puede haber incidido en estos descensos. En todo caso, aun no siendo muy significativo, al ser una



serie muy baja y ser cifras modestas, en 2016 los accidentes in itinere representaban el 15% en relación al total de accidentes laborales y en 2017 fueron un 12%. En ambos casos, se situó algo por encima del porcentaje estatal que se sitúa alrededor del 8%.

En 2018 hubo 5 accidentes in itinere con baja y 15 sin baja, lo cual, nos indica una cierta estabilidad en las cifras durante los tres últimos ejercicios.

Al no tener datos anteriores al inicio de la implantación de las medidas, difícilmente se puede analizar la evolución de la accidentalidad in itinere.

4. Evaluación de los riesgos psicosociales

El método aplicado es el ISTAS21. Entre los principales resultados más favorables obtenidos de la evaluación cabe destacar el sentimiento de grupo, el reconocimiento y la confianza vertical. En cuanto a los resultados más desfavorables se encuentran la inseguridad sobre las condiciones de trabajo, la previsibilidad y el ritmo de trabajo.

Los representantes de los trabajadores participan activamente en el análisis de los resultados y en la posterior elaboración de las medidas para contrarrestarlos.

Como en el anterior caso de estudio no podemos establecer una conexión de los riesgos psicosociales con la accidentalidad in itinere.

Tercer caso de estudio

1. Caracterización de la empresa

Se trata de un grupo de empresas del sector energético con sede en la ciudad de Barcelona. Las principales funciones en la empresa son mantenimiento de redes de gas y administración.

La plantilla aproximada en las oficinas centrales de Barcelona es de 1.500 trabajadores y trabajadoras. Hay otras dos sedes menores localizadas en la misma área metropolitana de Barcelona, entre las dos suman una plantilla de unas 100 personas, repartidas



aproximadamente entre un 30% de mujeres y un 70% de hombres. La horquilla de edad va desde los 27 a los 64 años.

Los horarios principales son, por un lado, a turnos (entrada 6h, 14h y 22h/salida 14h, 22h y 6h) y, por otro lado, jornada partida con flexibilidad horaria (entrada entre 8 y 9h /salida entre 17 y 18h).

2. Medidas implantadas para prevenir los accidentes in itinere de tráfico

Aproximadamente el uso de de los distintos modos de movilidad consiste en:

- Coche 60%.
- Moto 3%.
- Transporte público 25%.
- En bicicleta 2%.
- A pie 8%.

Sin duda, es llamativo el hecho de que se utilice el coche de forma tan destacada, de hecho para ir a las oficinas que están muy céntricas en la ciudad de Barcelona. Además los operarios de mantenimiento de las redes de gas se desplazan durante la jornada con vehículos de la flota de la empresa, por lo que no precisan de su propio coche.

Seguramente una explicación es que la empresa dispone de estacionamiento propio, aunque no en todos los centros de trabajo. Aunque no es del todo suficiente para toda la plantilla, pues las plazas rondan el 50% de la plantilla, el hecho de poder disponer de él puede ayudar a decantar la balanza a favor del uso del coche. No hay gestión del mismo sino que se ocupa plaza a medida se va llegando, excepto para algunos mandos y para los trabajadores que hacen turnos que tienen reserva de plaza. En los desplazamientos en coche se producen atascos en hora punta las entradas y salidas de Barcelona.

Algunos trabajadores y trabajadoras que residen fuera de la ciudad, al no tener asegurado el estacionamiento y para evitar los atascos, aparcen sus coches en la periferia de la ciudad a lado de una estación de metro y hacen el último o el primer tramo del desplazamiento en transporte público.



En general, los horarios de los transportes públicos coinciden con los horarios de trabajo. Hay carriles bici que pasan cerca de los centros de trabajo. Igualmente, las aceras están en buenas condiciones al estar pavimentadas y contar con iluminación suficiente.

Las distancias aproximadas que se recorren en los desplazamientos al trabajo, se sitúan entre 5 y 40 km. Y el tiempo aproximado de recorrido es entre 20 y 90 minutos.

La empresa desarrolló en 2015, en colaboración con el Real Automóvil Club de España (RACE), un plan de seguridad vial dirigido a todas las personas empleadas de la compañía.

El plan se basa en la formación presencial, en *on-line*, campañas de revisión de vehículos y acciones de concienciación e información en seguridad vial. El proyecto cuenta con el aval de la Dirección General de Tráfico (DGT) y del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), con quienes se firmó un acuerdo de colaboración en julio de 2014.

El Plan se inició con el lanzamiento de un decálogo de seguridad vial y un díptico de buenas prácticas en los aparcamientos, así como un programa piloto en Barcelona sobre mantenimiento y estado del vehículo, durante el cual el RACE proporcionó ayuda técnica para revisar los puntos básicos de seguridad de los vehículos de empresa y personales.

El plan de prevención de riesgos laborales, también incluye la seguridad viaria. Este plan fue muy ambicioso durante los primeros 4 y 5 años de vigencia y se fue muy estricto en su aplicación. Para poner un ejemplo, si te veían maniobrar por el parking propio sin cinturón te sancionaban o bien te dejaban un nota si habías aparcado de forma incorrecta.

Los delegados de personal son informados del plan y de las medidas que se van ejecutando. A su vez, reciben datos de accidentalidad. Pero, en su momento no les dieron -y ahora tampoco- la opción de participar activamente en la elaboración y ejecución del plan.

Entre las medidas aplicadas se hizo formación en conducción segura, pero solo al personal que utiliza el coche como herramienta de trabajo se le hace de forma práctica, es decir, para evitar los accidentes de tráfico en jornada. En concreto, la formación consistió en un curso teórico y práctico que se dio un circuito con escuela de seguridad viaria. Para el resto de la plantilla, a través de la intranet de la empresa, se imparte formación *on-line*.



Otra de las acciones en formación vial consistió en la instalación por parte RACE de un simulador de vuelque de un coche. Lo podía hacer toda plantilla indiferentemente de si eras conductor durante la jornada o no.

En el marco de la campaña de seguridad vial se editaron una serie de folletos con un lenguaje directo donde se aconseja un cambio de actitudes frente al riesgo en la conducción para prevenir los accidentes. Uno de ellos hace referencia a cómo gestionar el estrés en el volante. Por ejemplo, se dice que en nuestro día a día es muy probable encontrarse con un atasco, ante lo cual se quiere advertir que el riesgo de sufrir un accidente con el coche se incrementa considerablemente, fruto de los nervios, la prisa, el enfado y la falta de concentración.

Por este motivo, se ofrecen una serie de orientaciones para evitar tener un percance:

- No tienes el control de la situación, por lo que insultar, chillar o enfadarte te generará más estrés, pero ninguna solución práctica.
- No hagas aquello que a ti te resulta molesto: pitar, serpentear entre carriles, ser brusco en las maniobras. Intenta empatizar con la situación.
- Si el atasco es fruto de un accidente, ten paciencia, piensa en que las víctimas tienen que recibir ayuda y tu situación perderá relevancia.
- Aprovecha para hacer lo que no puedes en otras ocasiones, como charlar con tus hijos, escuchar música, contemplar la ciudad, reflexionar.
- El coche no es tu lugar de trabajo. Si te centras en hacer llamadas, mirar tus correos, comprobar tu agenda, es muy posible que acabes impactando con el vehículo de delante.
- Una vez que salgas del atasco, conviértelo en anécdota y olvídalos. No le sigas dando vueltas, no te recrees en él, que no te amargue el día.

Por otro lado, los trabajadores y las trabajadoras si padecen un accidente deben rellenar una especie de *check list*, poniendo énfasis en que se podría mejorar para evitarlo, aunque no fuera responsabilidad del conductor.



Actualmente, antes de cada reunión, sea de la temática que sea, se habla de prevención de riesgos (se expone una presentación, un vídeo, etc.) que incluyen los accidentes de tráfico laborales.

El resto de medidas para favorecer o fomentar el uso alternativo de los modos sostenibles son más bien escasas. Una de las acciones que se lleva a cabo dentro de lo que es la organización del trabajo de la empresa es el teletrabajo. Aunque esta práctica no está motivada por la prevención de los accidentes in itinere de tráfico, evidentemente repercute en ella al reducirse la exposición al riesgo al disminuir la cantidad de desplazamientos que se realizan.

También, es significativo que cada vez más se acude al trabajo en bicicleta. Para ello, cuentan con aparcamiento interior, por ahora suficiente, así como con duchas y vestuarios. Esto último, fue una demanda de los delegados sindicales.

3. Características de los accidentes in itinere de tráfico

Los accidentes in itinere representan alrededor del 18% sobre el total de los accidentes. En general no son graves y se producen, sobre todo, en los desplazamientos cortos y en vías urbanas. No existen grandes diferencias entre el comienzo y el final de jornada, siendo algo más elevado en la entrada. El vehículo principalmente implicado en los accidentes in itinere es el coche particular.

Conclusiones y proposiciones

Algo no estamos haciendo bien. Después de un breve paréntesis, en el que creímos que íbamos por el buen camino ya que después de un progresivo aumento durante años de los accidentes in itinere de tráfico, las cifras iniciaron un claro descenso, ahora sabemos que esta caída fue un espejismo y meramente circunstancial. Esta disminución solo se prolongó de forma efímera durante un corto periodo de tiempo. Tan pronto como ha empezado un tímido resurgimiento económico, la accidentalidad se ha vuelto a disparar.



Si hubiéramos mirado las cifras con un cierto detenimiento, habríamos visto que en realidad el descenso no era tal o, al menos, no era tan pronunciado como aparentemente parecía, ya que el índice de incidencia, el que relaciona el número de accidentes con la población activa, no siguió de forma tan marcada la misma tendencia de bajada continua, sino que con ciertas oscilaciones se mantuvo igual. Bajó el número de activos y, en consecuencia bajó el número de accidentes, pero, precisamente al haber menos trabajadores y trabajadoras en realidad la proporción no varió. Es más, como no se ha recuperado aun el empleo que había antes de la crisis, el índice de incidencia sigue creciendo y ya está por encima del que había en el momento que se alcanzo el mayor número de accidentes. Esto nos quiere decir que **ahora se producen más accidentes que entonces, lo cual es alarmante.**

Concluimos que no es que algo no estemos haciendo bien, como dijimos al principio, si no que algo estamos haciendo peor.

Y justamente esto ha coincidido con la época en que se han realizado más planes de movilidad viales, con lo que se pone en tela de juicio lo que se ha hecho hasta ahora o, al menos, nos advierte que no ha sido suficiente y algunas cosas deberían cambiar. **Si realmente queremos disminuir la accidentalidad, cosa que no dudamos, entonces habrá que modificar la estrategia para combatirla.**

Una de las causas, tal como dijimos, que explicaría este repunte de la accidentalidad es la precariedad laboral. Ello se puede justificar porque justamente los colectivos que tienen más accidentes en su haber, los jóvenes y las mujeres así como, algunos empleos y categorías profesionales concretas, son los más precarios. El hecho de que el crecimiento sea tan elevado lo sustentamos en que la precariedad con la crisis se ha agudizado y se ha vuelto estructural y lo más preocupante es que no tiene tintes de remitir

Así pues, ya tenemos una **primera pista de lo que debemos hacer: acabar con la precariedad laboral que probablemente debería ser la primera decisión a tomar para reducir la accidentalidad.**

En relación a la prevención, hay mucho camino que recorrer, empezando por lo más básico, reconocer que los accidentes in itinere de tráfico son accidentes laborales y, como tales, se deben prevenir desde las empresas.



Como hemos ido observando, en demasiadas ocasiones no se tiene en cuenta los accidentes *in itinere* de tráfico en las políticas de prevención de riesgos laborales de las empresas. Sobre todo las pequeñas y medianas empresas se desentienden porque argumentan que los accidentes no pasan dentro de la empresa ni en la jornada laboral, con lo cual afirman que no es competencia suya lo que pasa de puertas afuera, ni tienen potestad para intervenir en la movilidad que se produce antes o después del tiempo de trabajo. Además, y en ello se escudan no tiene capacidad para revertir la situación.

Es un aspecto que circunscriben al ámbito personal de cada uno, cargando toda la responsabilidad en los trabajadores y las trabajadoras, esgrimiendo que el factor humano es el principal responsable de la accidentalidad y subsidiariamente culpan a las administraciones públicas, sobre todo, por no actuar en el llamado *factor vía*.

Algunas empresas hasta llegan a dudar de que esta accidentalidad les perjudique especialmente. Obviamente, si no lo ven como un problema, difícilmente van a intentar resolverlo.

A continuación procuraremos rebatir cada una de estas aseveraciones con argumentos.

La primera cuestión que hay que tener presente es que los accidentes in itinere son laborales porque así lo establece la ley y la jurisprudencia lo reafirma. Algunas veces, se ha oído decir que esto es una anomalía legislativa de nuestro país, pero sin ir más lejos, nuestros vecinos franceses, también los contemplan como un accidente laboral. Además, tienen el concepto más desarrollado, ya que su definición abarca más supuestos.³⁰

A ello hay que añadir que las empresas son soberanas para localizar sus centros de trabajo donde crean conveniente; las plantillas que trabajan en esos centros poco o nada pueden decidir. En consecuencia, sobre todo, cuando se trata de un traslado una u otra ubicación condiciona el modo en que se pueden realizar los desplazamientos para ir a trabajar. Por tanto, las empresas, aunque sea indirectamente, tiene responsabilidad en cómo llegan sus trabajadores y trabajadoras a sus instalaciones.

³⁰ Rodríguez Martín-Retortillo, R.: *El accidente de trabajo in itinere en el derecho francés. Un estudio contrastante con el Derecho español*. Instituto de investigación de la asociación coruñesa de derecho comparado del trabajo y la seguridad social. 2011



¿Las empresas pueden hacer algo al respecto? Esto enlaza con las acciones formativas que mayoritariamente y de forma casi exclusiva se están acometiendo. Es fácil de ver que las empresas, independientemente de su tamaño, pueden llevar a cabo acciones para fomentar un modelo de movilidad más seguro, y de paso más sostenible. Evidentemente no es solo competencia de las empresas, ya que las administraciones públicas tienen mucho que decir y hacer al respecto. Por ejemplo, los estamentos públicos pueden implantar un servicio de autobús y las empresas, por su parte, pueden financiar los abonos de transporte, lo mismo que en muchos casos subvencionan el aparcamiento que es una manera de incentivar el uso del coche. En este caso se optaría por fomentar el modo de movilidad más seguro como es el transporte público. Otra opción, que ya vimos en el caso de la primera empresa analizada en este estudio, puede ser que la misma empresa ponga un servicio de autobús propio o compartido con otras empresas cercanas.

Como hemos podido constatar, **basar toda la prevención en formación en seguridad laboral no ha dado los frutos que se esperaban y no han resuelto el problema de la accidentalidad. Y aquí viene un argumento fuerza: hay que poner en marcha otras acciones que necesariamente pasan por promover de forma efectiva la movilidad sostenible y segura³¹.** Y no solo en el papel como hemos visto que recogen muchos planes de movilidad viales, pero que después no se concreta en nada. En otras palabras, la formación en seguridad vial es necesaria pero no suficiente. También hay que apostar decididamente por los modos de movilidad alternativos al coche y la moto, como parte, y no menor, de la solución.

En lo referente a la percepción de que la accidentalidad no perjudica a las empresas o dicho de otra manera que invertir en prevención no les beneficia, podemos argumentar que solo el impacto de las bajas en las empresas ya sería motivo suficiente para actuar, más allá de los costes directos de la baja. Ello perjudica el proceso productivo, al tener que prescindir temporalmente de un trabajador o trabajadora que está formado y tiene experiencia en el desempeño de una alguna labor dentro de la empresa.

³¹ *Una movilidad de los trabajadores segura, eficiente, saludable, equitativa y económica (sostenible)*. CCOO. 2012



Sin querer convertirlo en un axioma, lo que nos dice la experiencia es que a menos intervención sindical hay más accidentalidad. La participación de los trabajadores y las trabajadoras a través de sus representantes, los delegados y delegadas sindicales es imprescindible. Los delegados y las delegadas de prevención están formados e informados para acometer su labor en la prevención de los accidentes laborales y aportar sus conocimientos en el bien común de la empresa. Trabajan además a través de los órganos de participación constituidos, como el Comité de Seguridad y Salud, en el cual la empresa debe informar sobre la accidentalidad acaecida y sus circunstancias, y en el que se ha de evaluar y tomar medidas de prevención de forma consensuada por todas las partes. Al final, los delegados y las delegadas aseguran la comunicación y el flujo de información entre los trabajadores y las trabajadoras y la empresa y a la inversa. A estos les llegan las preocupaciones y problemas que tiene la plantilla y, al mismo tiempo pueden proponer soluciones que trasladan a la empresa y, en sentido contrario, se pueden encargar de hacer llegar las inquietudes y propuestas de la empresa a los trabajadores y trabajadoras. Por ello, tenerlos en cuenta va en beneficio de todo el mundo.

Tal como decíamos al principio, se han hecho muchos planes de movilidad vial y no acabamos de ver los resultados. Esto nos da que pensar que **puede haber una cierta dejadez de la administración pública en cuanto al control y seguimiento de los planes**. El objetivo no es hacer un plan por sí mismo, el plan solo es una herramienta para alcanzar el verdadero objetivo que es disminuir los accidentes de tráfico laborales. Por ello, antes de aprobar la exención, hay que comprobar si el fin último de los planes se ha cumplido y en el caso de que sea así, en ese momento y solo entonces, otorgar las exenciones a las empresas. En definitiva, hay que ser más escrupuloso y exigente en dar exenciones fiscales y, sobre todo, hay que fiscalizar los resultados. Si no, se trata meramente de una subvención encubierta sin otro objetivo.

Igualmente, se debería dar publicidad y ser más transparentes sobre los datos relacionados con los *bonus* concedidos a las empresas, no sólo para saber cuáles son las beneficiadas y las cantidades económicas ahorradas, sino también para conocer las medidas preventivas acreditadas para su solicitud. Esto nos permitiría conocer las iniciativas en prevención



aplicadas en las empresas y establecer indicadores de seguimiento y de evaluación. Es decir: constituir un observatorio de la prevención de los accidentes laborales de tráfico.

Ahora que está en suspenso la normativa sobre los *bonus*, es precisamente el momento de poder reflexionar sobre los mismos e incorporar aquellas medidas que se crean oportunas para que sea más eficaces. Para empezar, hay que restituir el papel de los delegados y las delegadas de prevención y que recuperen la potestad decisoria para de este modo consentir o no las ayudas. Por otro lado, hay que incorporar los accidentes in itinere en los índices de siniestralidad que actúan como requisito imprescindible para la obtención del *bonus*. Como decíamos antes, hay que constatar que realmente se han llevado a cabo las medidas previstas y conocer es decir beneficiarse de las exenciones a posteriori de la ejecución del plan, nunca antes de que se ejecute.

Finalmente, delante la evidencia de que no contamos con un método eficaz para establecer la posible correlación entre la organización del trabajo y los accidentes in itinere de tráfico, **habrá que estudiar y experimentar una metodología útil y rigurosa para abrir este nuevo campo de estudio, tanto desde la perspectiva de la seguridad vial como de la evaluación de los riesgos psicosociales.**

En resumen: los accidentes in itinere de tráfico, lejos de remitir siguen creciendo y, por ello, el tiempo de reacción para reducirlos se está acortando. Todos los actores implicados debemos actuar de inmediato: tanto las empresas, las administraciones públicas y los sindicatos, cada uno que con su parte de responsabilidad. Al final nadie se puede desentender, pues es una responsabilidad compartida y delante de la magnitud del problema hay que actuar todos a una, de forma decidida y contundente.



Bibliografía

- *Accidents de trànsit en l'entorn laboral. Catalunya 2015*. Institut de Seguretat i Salut Laboral. Generalitat de Catalunya 2016
- *Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial 2003-2012*. Mapfre.
- *Anuario estadístico de accidentes*. Dirección General de Tráfico, 2017
- *Barómetro mayo de 2017*. Centro de Investigaciones Sociológicas. 2017
- *Buenas prácticas en riesgos psicosociales*. CCOO de Madrid. 2017
- *Compendio de ejemplos de buenas prácticas de PRAISE*. Fundación MAPFRE y European Transport Safety Council. 2015
- *Empresas y seguridad vial: Encuesta 2015*. Dirección de Tráfico. Gobierno Vasco
- *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015 -2020*. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. 2015
- *Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la Región de Murcia*. Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2009
- *Estudio sobre los costes de la no prevención. Informe de fuentes secundarias*. CEOE. 2011
- *Estudio de Seguridad Vial en el ámbito laboral*. Fremap y RACC. 2012
- *Estudio de la evolución de los accidentes laborales de tráfico en Euskadi 2007-2011*. Instituto vasco de seguridad y salud laboral. 2013
- *Estudio de los accidentes de trabajo por tráfico 2010-2016*. Observatorio de la siniestralidad. 2017
- *Guía para promover la seguridad vial en la empresa*. Gobierno de Navarra. 2009
- *Guía para las actuaciones de la inspección de trabajo y seguridad social en materia de seguridad vial en las empresas*. Ministerio de Trabajo e inmigración. 2011
- *Guía para la prevención de riesgos laborales viales y la promoción de la movilidad sostenible*. Fundación CNAE. 2012
- *Guía práctica para la elaboración del plan de movilidad*. Fraternidad Muprespa. 2012
- *Guía práctica para elaborar un plan de movilidad*. Egarsat y UPC. 2013
- *Guía para la elaboración de planes de movilidad vial*. Mutua Balear. 2014
- *Guía técnica de desarrollo e implantación de planes de movilidad y seguridad vial laboral de la industria cementera*. AFCA Andalucía. 2014
- *Guía del delegado y delegada de prevención para la intervención sindical: organización del trabajo, salud y riesgos psicosociales*. ISTAS/CCOO. 2015
- *Guía práctica para la elaboración de un plan de movilidad y seguridad vial*. Ibermutuamur. 2015



- *Guía de movilidad segura en la empresa.* Instituto Asturiano de prevención de riesgos laborales. Gobierno del Principado de Asturias y DGT. 2016
- *Guía práctica de seguridad vial laboral.* Guía de recursos y contenidos. Instituto vasco de seguridad y salud laboral. 2016
- *Guía para la seguridad vial en hostelería.* Fundación prevención hostelería Illes Balears. 2016
- *Guía para la elaboración e implantación de planes de movilidad en la empresa.* Asepeyo. 2016
- *Guía para la implantación de un plan de movilidad.* Mutua Gallega. 2016
- *Guía sindical para la seguridad laboral vial y la movilidad sostenible en la empresa.* UGT País Valencià. 2016
- *Informe de accidentes laborales de tráfico.* Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017
- *Informe de accidentes laborales de tráfico.* Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. 2008- 2018
- *Informe: La visión de los trabajadores sobre la seguridad vial laboral.* Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). 2012
- *Integración de la seguridad vial en la prevención de riesgos laborales. Percepciones y opiniones.* CCOO e ISTAS. 2011
- Kahale Carrillo, D. T.: *Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo in itinere.* Universidad de Salamanca. 2010
- López Peláez, A.: *Jóvenes, accidentes debidos al tráfico y riesgos laborales: estrategias para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo.* Ministerio de Igualdad. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)
- *Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales.* Dirección General de Tráfico y FESVIAL. 2011
- *Manual de buenas prácticas preventivas.* Mutua Intercomarcal. 2014
- *Marco conceptual en materia de riesgos laborales viales 2015.* Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya. 2015
- *Una movilidad de los trabajadores segura, eficiente, saludable, equitativa y económica (sostenible).* CCOO. 2012
- *La movilidad sostenible y segura en la negociación colectiva.* CCOO e ISTAS. 2014
- *La movilidad cotidiana al trabajo, segura y sostenible. Propuestas desde la perspectiva de género.* CCOO de País Valencià. 2018
- *Norma UNE-ISO 39001, una herramienta para gestionar la seguridad vial en la empresa.* AEGFA News. Diciembre 2014



- *Pautas para elaborar un plan de movilidad vial en la empresa.* Umivale. 2015
- *Plan de movilidad. Criterios básicos para realizar un plan de movilidad vial en las empresas.* MC Mutual. 2013
- *Plan tipo de seguridad vial en la empresa.* INSHT y DGT. 2012
- *Resultados de las encuestas de valoración del sistema de PRL en las empresas de mayor siniestralidad de la Comunidad Valenciana.* Invassat. 2017
- *Retrato de las Pymes 2015.* Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. 2015
- Rodríguez Martín- Retortillo, R.: *El accidente de trabajo in itinere en el Derecho francés. Un estudio contrastante con el Derecho español.* Instituto de investigación de la Asociación coruñesa de derecho comparado del trabajo y la seguridad social. 2011
- *La seguretat en els desplaçaments per anar i tornar a la feina.* Generalitat de Catalunya. 2017
- *Seguridad vial laboral.* Cierval. 2014
- *Seguridad vial. Manual dirigido a Pymes y autónomos.* Cepyme Aragón. 2015
- *La seguridad vial laboral en autónomos, pymes y micropymes. Análisis y propuestas de mejora.* Fesvial 2016
- Serna Calvo, M.: *La nueva realidad social y el accidente "In Itínere" en la jurisprudencia.* Magistrada Juzgado social Barcelona. 2014
- *La siniestralidad laboral por accidentes de tráfico en la Región de Murcia 2008-2009.* Instituto de Seguridad y Salud Laboral. Gobierno de Murcia. 2010
- Verdeguer Cuesta, M.: *Accidentes in itinere y en misión: implantación y desarrollo de campañas de sensibilización en la Comunidad Valenciana.* Universitat de València. 2011



Anexos

Guión de entrevista del estudio de casos en la prevención de los accidentes in itinere de tráfico

1. Caracterización de la empresa:

- Empresa.
- Localización.
- Sector de actividad.
- Número de trabajadores/as.
- Porcentaje de la plantilla de mujeres y hombres.
- Edades de los trabajadores.
- Principales funciones de los trabajadores (fabricación, almacén, comerciales, etc.).
- Horarios principales (jornada partida , turnos, entrada y salida).

2. Caracterización de la movilidad

- Uso de de los distintos modos de movilidad (% aprox.).
- Coche.
- Moto.
- Transporte público.
- En bicicleta.
- A pie.
- Autobús de empresa.
- Otros (especificar).
- Condiciones de accesibilidad de cada modo. Por ejemplo:



- En el acceso en coche se producen atascos en hora punta.
- La empresa cuenta con aparcamiento suficiente para coches.
- Los horarios de los transportes públicos no coinciden con los horarios de trabajo.
- Hay un carril bici que pasa cerca del centro de trabajo.
- Las aceras no están pavimentadas ni cuentan con iluminación.
- Etc.
- Distancias aproximadas que se recorren en los desplazamientos al trabajo.
- Tiempo aproximado de recorrido en los desplazamientos al trabajo.

3. Medidas implantadas para prevenir los accidentes in itinere de tráfico

- Elaboración de un plan de movilidad y seguridad vial.
- Formación en conducción segura (cursos teórico- prácticos, etc.).
 - ¿En qué consiste?
 - ¿Quién los realiza?
- Elaboración de un Manual para la Prevención de Accidentes.
 - ¿En qué consiste?
- Campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial.
 - ¿En qué consiste?
- Promoción del transporte público (entrega de abonos de transporte, etc.).
 - ¿En qué consiste?
- Transporte de empresa (varías rutas de autobús lanzadera, etc.).
 - ¿En qué consiste?
- Soporte al coche compartido (aplicación informática y reserva de aparcamiento, etc.).
 - ¿En qué consiste?



- Fomentar los desplazamientos en bicicleta (aparcamiento seguro dentro de la empresa, etc.).
 - ¿En qué consiste?
- Adaptación de los horarios de trabajo (horario flexible para evitar los atascos, etc.).
 - ¿En qué consiste?
- Teletrabajo (la empresa paga los gastos que se generan, etc.).
- Otra medidas.
 - ¿En qué consisten?
- Proceso de participación de los representantes de los trabajadores.
 - Espacio de participación (Comité de seguridad y salud, Comisión de movilidad y seguridad vial, etc.).
 - Participación en la elaboración del plan y seguimiento de la implantación del plan.

4. Evaluación de riesgos psicosociales (en el caso de que se haya realizado).

- Método aplicado (ISTAS21...).
- Principales resultados obtenidos de la evaluación.
- Medidas aplicadas.
- Resultados de las medidas (reevaluación).
- Proceso de participación de los representantes de los trabajadores.

5. Balance de accidentes in itinere de tráfico y sus características

(La lista de características es de máximos, pero no es necesario tener toda la información)

- Número de accidentes antes de la implantación del Plan de movilidad vial u otras medidas preventivas.
 - Características: por gravedad, lugar donde ocurrió, día y hora, tipo de vehículo, género y edad de los accidentados, ocupación, condiciones de trabajo, etc.



Reducción de los accidentes in itinere de tráfico. Estudio de casos



- Número de accidentes después de la implantación del Plan de movilidad vial u otras medidas preventivas.
 - Características: por gravedad, lugar donde ocurrió, día y hora, tipo de vehículo, género y edad de los accidentados, ocupación, condiciones de trabajo, etc.



Definiciones de la Dirección General de tráfico (DGT)

Accidentes con víctimas, fallecidos 30 días, heridos graves y leves. La información de esta sección es la relativa a los accidentes con víctimas, tanto en vías interurbanas como en vías urbanas. Las definiciones están recogidas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

- **Accidentes de tráfico.** Se consideran accidentes de tráfico con víctimas los que se producen, o tienen su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuentan con la implicación de al menos un vehículo en movimiento y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas.
- **Mortal.** Se considera fallecida toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días. Se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.
- **Grave.** Se considera herido con hospitalización superior a veinticuatro horas (a efectos de las tablas estadísticas, “herido hospitalizado”) toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas. Se excluyen las personas fallecidas en los 30 días posteriores al accidente.
- **Leve.** Se considera herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas (a efectos de las tablas estadísticas, “herido no hospitalizado”) toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.