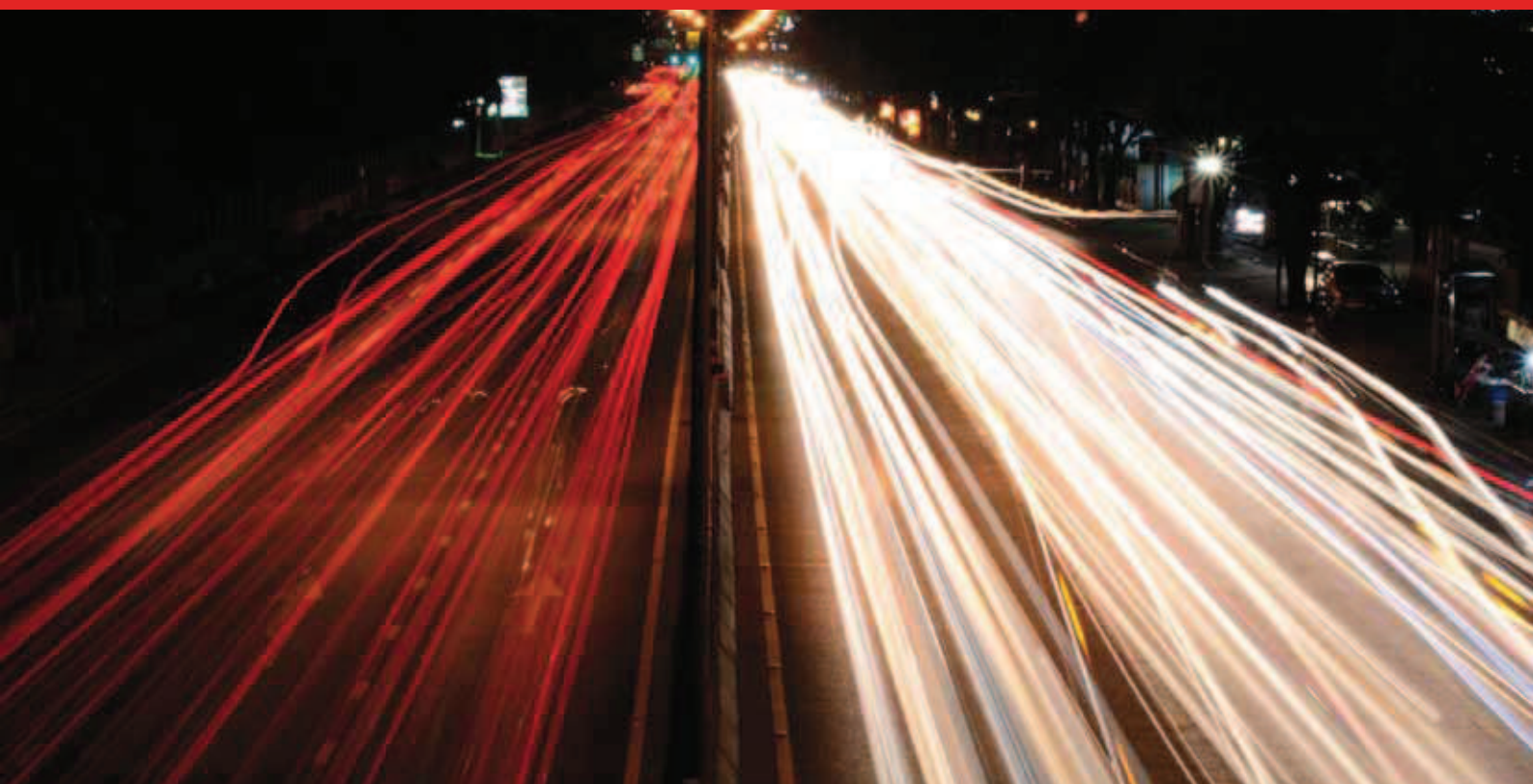


PREVENCIÓN



Plan de Seguridad Vial en la empresa (parte 1)

Los **accidentes de tráfico** y sus enormes consecuencias humanas, sociales y económicas constituyen un problema de seguridad y de salud pública y un problema social.

Entre todos hemos descubierto que los accidentes no son casuales, sino que son evitables, y poco a poco estamos obteniendo resultados razonables en nuestro país.

Como dice la Comisión Europea, la seguridad vial es *“una responsabilidad compartida”* entre todos los agentes públicos y privados. Además plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico (visión cero).

Para abordar ese reto no sirven las iniciativas aisladas, hay que planificar, marcarse objetivos posibles e implicar a la sociedad civil.

La prevención de riesgos laborales está basada en el trabajador, la máquina y el entorno, similar a la prevención de los accidentes de tráfico en los que el factor humano, el vehículo y la infraestructura son los elementos sobre los que descansa este tipo de políticas.

Por tanto, la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una línea de acción estratégica tanto de la política de seguridad vial como de la política de prevención de riesgos laborales, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales.

El impulso de esta iniciativa es fruto de la colaboración entre el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a través del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo, y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, que desde el año 2008 vienen trabajando en diferentes acciones en este ámbito (Convenio de colaboración firmado el 1 de marzo de 2011, en desarrollo y aplicación del Real Decreto 404/2010 de 31 marzo).

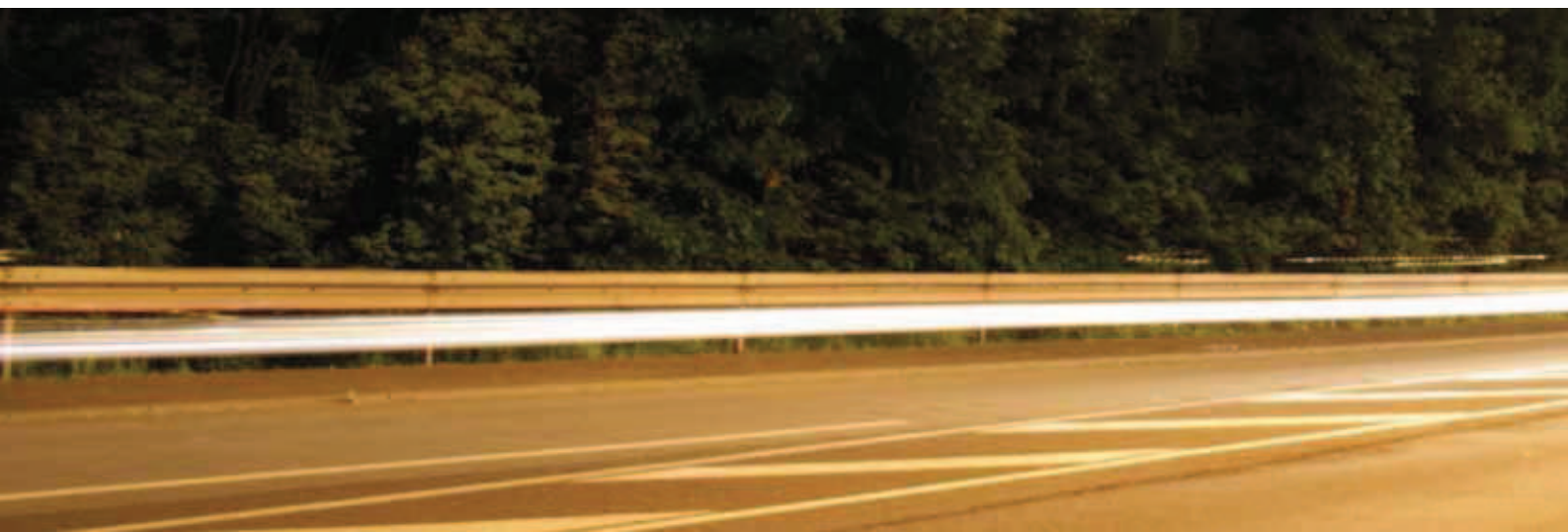
Desarrollar la seguridad vial en el trabajo desde la prevención de riesgos, exige, además de la máxima colaboración entre todas las Administraciones competentes, la participación de todos los sectores afectados: empresas, sindicatos, organismos técnicos especializados y los propios trabajadores.

ALGUNOS CONCEPTOS QUE DEBEMOS CONOCER

Accidente de trabajo: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.

Accidente de tráfico laboral: aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

1. Accidentes de tráfico "in itinere": aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.
2. Accidentes de tráfico en jornada laboral: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:
 - *Accidente de conductores profesionales:* aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.
 - *Accidente "en-misión":* aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.



LOS COSTES DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL

Los accidentes de tráfico laborales, al margen de las consecuencias trágicas que pueden causar, suponen unos costes económicos, tanto para las empresas, como para la Administración y la sociedad en general.

El efecto iceberg nos dice que los costes totales "ocultos" de este tipo de siniestralidad son de 8 a 20 veces más elevados que los costes directos explícitos.

Para la empresa, la "no prevención" de los accidentes de tráfico puede implicar costes que se traducen en:

- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.
- Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.
- Primas de seguros por las flotas de vehículos accidentados.
- Cotizaciones a la seguridad social.
- Reparación de vehículos.
- Daño a la reputación de la empresa, etc.

Para la Administración las consecuencias derivadas de un accidente de tráfico suponen:

- Vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico.
- Recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización.
- Pensiones derivadas de accidentes de tráfico.
- Daños producidos en la vía pública y el mobiliario urbano.
- Costes ambientales debido al derrame en ocasiones de sustancias peligrosas.

PARA LA EMPRESA, LA NO PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO, IMPLICA COSTES ADICIONALES

Para la sociedad también supone unos perjuicios, traducidos en:

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

LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020

El 25 de febrero de 2011, se aprueban las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020 por Consejo de Ministros. Alineada con las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 de la Comisión europea, se estructura en una visión fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad. La Estrategia establece 6 prioridades, 11 áreas de actuación y 172 medidas. Entre las prioridades mencionadas recoge: la protección de los vulnerables, potenciar una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, mejorar la seguridad de los motoristas, mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, mejorar los comportamientos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y la velocidad.

