

## SEGURIDAD VIAL LABORAL Y RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL

**JAVIER LOPEZ MORA**  
**Secretario General del CIERVAL**

Las **cifras de accidentes de tráfico en España** constituyen un auténtico drama. En 2012, se produjeron en España un total de 83.115 accidentes de tráfico con víctimas, de los cuáles 1.543 tuvieron consecuencias mortales. El resultado fue 117.793 víctimas, entre ellas 1.903 muertes. Los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico, representan una parte sustancial en relación a la siniestralidad en general.

Para la sociedad en su conjunto, supone un desafío que debe de acometerse sin dudar, sin esperas ni titubeos, y plasmarse en un Plan de Acción ambicioso. Los accidentes de tráfico en su vertiente laboral, además de la pérdida de vida o salud del accidentado, golpean y sacuden el entorno familiar, social y laboral del mismo, y tienen efectos económicos directos o indirectos (sanitarios, seguros, prestaciones y sustitución en el puesto de trabajo, entre otros), así como una indudable y negativa repercusión para la empresa y una importante influencia en la confianza exterior en nuestro país. *Un país pluriaccidentado o con índices de siniestralidad superiores a la media, es un país bajo sospecha o al menos, que genera dudas en el entorno internacional.* En cualquier caso, esta referencia es un mal indicador para la prestancia de un país y un motivo de desventaja competitiva.

Este panorama conlleva no sólo a la preocupación y a un rechazo social, sino al interés de todos de actuar al respecto, especialmente de las empresas, porque ni podemos ni debemos dejarnos abatir por la impotencia. La preocupación de la Administración y de los agentes económicos y sociales por la seguridad vial laboral, se ha venido manifestando a través de estudios, observatorios, conferencias, prospecciones y demás iniciativas destinadas a madurar una opinión pública no siempre bien informada, que han supuesto y todavía hoy suponen, un elevado gasto social y una importante inversión. Todo ello, viene dando sus frutos a lo largo del tiempo, con lentitud, hemos de decirlo, pero sin retrocesos.

Entendemos por **accidente laboral de tráfico**, “aquel que sufre el trabajador durante su jornada de trabajo (conductores profesionales o in

misión) o en el trayecto de ida y vuelta de casa al centro de trabajo y viceversa (in itinere), siempre que intervenga un vehículo en circulación”.

Todavía no se han concretado los límites de esta definición en relación a la responsabilidad empresarial que se deriva de los accidentes laborales de tráfico. Tanto la Inspección como las sentencias judiciales, tienden a objetivar la responsabilidad y dar la razón al trabajador cuando un evento dañoso tiene relación directa o indirecta con el trabajo.

Cierto es, que el artículo 14 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales establece el deber empresarial de **protección de los trabajadores a su servicio en los aspectos relacionados con el trabajo**, debiendo incluso prever, las distracciones o imprudencias no temerarias que pueda cometer el trabajador. Pero esta dicción genérica que, por su omnipresencia y objetividad, es afectante a cualquier situación o conducta, no deja de plantear muchos interrogantes en la práctica.

No obstante, las políticas preventivas deben aplicarse en circunstancias que estén bajo control del empresario que tenga de manera directa, posibilidad de actuación práctica y sobre las que pueda tomar decisiones efectivas que eviten un resultado dañoso.

En la **conducción**, es difícil establecer controles o medidas preventivas más allá de la información y formación sobre los riesgos en la conducción o la búsqueda de itinerarios y/u horarios convenientes, siempre que sea posible según las necesidades/posibilidades de la empresa, puesto que se trata de una actividad relacionada con el trabajo de carácter transversal a otras actividades.

La responsabilidad fundamental en la conducción, recae en el propio conductor, pudiendo haber circunstancias concretas y posibles incumplimientos que permitan derivar dicha responsabilidad. Es en estos casos, donde deben de plantearse las exigencias de otras obligaciones y acometer medidas que permitan evitar o minimizar el riesgo.

La extensa y heterogénea normativa sobre prevención no sólo no excluye la actividad de conducción, sino que la incardina de forma indubitada en el ámbito preventivo y, por ende, de competencia empresarial. Dicho esto, sería conveniente determinar los **límites de las obligaciones preventivas del empresario** en dicha actividad. *En el desarrollo de la actividad de la conducción, el empresario, difícilmente podrá prever las distracciones o*

*imprudencias no temerarias del trabajador, por supuesto, más aún , las temerarias.*

Teniendo en cuenta que la responsabilidad sobre el accidente laboral de tráfico es objetiva, más allá de los consejos generales, son pocas las ocasiones en las que el control de los riesgos queda en manos del empresario. Las charlas, exposiciones, consejos y avisos sobre la conducción, y las advertencias que se transmiten desde distintos foros o instituciones con iniciativas o acciones sociales, así como desde los medios de comunicación, o incluso a través de las Campañas de la propia administración, son de variada índole o intensidad en lo que se refiere a su incidencia o realismo y en lo relativo a su efectividad.

Las empresas, tienen una doble posición a este respecto según el sector al que pertenezcan:

- **Voluntaria:** empresas y organizaciones empresariales implicadas en la concienciación de los trabajadores sobre los riesgos derivados del tráfico en general.

**En este sentido, los accidentes in itinere, son de interés del empresario, pero no su responsabilidad.**

- **Obligacional:** empresas pertenecientes al sector transporte, evidentemente mucho más expuestas al riesgo concreto dada su actividad, en tanto que hay una organización específica destinada precisamente a ello. Estas empresas, facilitan los medios, y deben cumplir con una serie de obligaciones encaminadas a eliminar los riesgos o controlarlos, adoptando para ello, las medidas preventivas necesarias, de manera mucho más pormenorizada, precisa y efectiva con la elaboración de planes concretos y definidos del sector transporte.

**En relación a los medios puestos a disposición, es exigible el mantenimiento, revisiones y sustitución de piezas indicadas por el fabricante.**

**Con respecto a la organización del trabajo fuera y dentro del centro de trabajo, es importante el establecimiento de tiempos, el control de la carga y el establecimiento de rutas: protocolos, tiempo de paradas, itinerarios alternativos, señalamiento de**

**riesgos específicos como factores atmosféricos, humanos y muchos otros.**

*Es importante distinguir pues, entre las acciones empresariales en materia de seguridad vial que entran dentro de la voluntariedad de la empresa, y aquellas relativas a los riesgos laborales viales inherentes al desarrollo de una actividad, que por su propia definición y conocimiento, deben ser más exigibles en extensión, profundidad y detalle.*

En el primer caso, nos estamos refiriendo a los **accidentes in itinere**, para cuya prevención, la empresa actúa de forma voluntaria, mediante la adopción de prevención como pueden ser la elaboración de Planes de Movilidad, facilitar horarios y promover el transporte público, entre otras.

En el caso que la conducción forme parte del **desarrollo de una actividad** (nos referimos a las empresas pertenecientes al sector transportes fundamentalmente), la actuación de la empresa es obligatoria. En las empresas pertenecientes al **sector transporte**, habitualmente, el medio de trabajo utilizado es proporcionado por la empresa, y por tanto, debe también facilitar la información y la formación necesaria (general y ad hoc) para el desarrollo de la actividad, con adopción de las medidas necesarias para eliminar o controlar los riesgos, tanto relativos a la organización del trabajo como al correcto mantenimiento de los medios, que minimice la producción de siniestros por razones de obsolescencia o cuidado indebido equipo de trabajo que se maneja.

**ES CONVENIENTE INCIDIR EN EL HECHO INCUESTIONABLE DE QUE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO ES UN ASPECTO EN EL QUE LA IMPLICACIÓN DEL EMPRESARIO, NO GARANTIZA LA SOLUCIÓN AL PROBLEMA, TENIENDO EN CUENTA QUE, MUCHAS VECES, EL CONTROL DE LOS RIESGOS, ESCAPA A LA CAPACIDAD DE ACTUAR FRENTE A LOS MISMOS POR PARTE DE LA EMPRESA. DIFÍCIL ACTUACIÓN, A PESAR DE LA OBLIGACIÓN LEGAL, ES AQUELLO QUE NO SE PUEDE CONTROLAR POR PERTENECER EN MUCHAS OCASIONES, A UN ÁMBITO SUBJETIVO Y AJENO. SIN EMBARGO, LA OBLIGACIÓN NORMATIVA, LO CONVIERTE EN UNA SUERTE DE “PROVATIO DIABOLICA”.**

**NO OBSTANTE, LAS EMPRESAS DEBEN INTENTAR CONTRIBUIR A SU PREVENCIÓN EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE.**

**LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES APUESTAN POR INICIATIVAS DE CONCIENCIACIÓN Y DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE UN PROBLEMA TAN GRAVE COMO LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO, Y LLEVAN DESDE HACE TIEMPO REALIZANDO ACTIVIDADES EN ESTE SENTIDO, Y SIENDO CRÍTICOS CON LA NORMA Y LA EXIGENCIA PERMANENTE Y SEVERA DE RESPONSABILIDAD QUE ATAÑE AL EMPRESARIO. NO OBSTANTE LO DICHO, SEGUIMOS SIENDO LEALES COLABORADORES CON LA PROPIA ADMINISTRACIÓN Y LOS AGENTES SOCIALES EN EL CUMPLIMIENTO DE TODA LA LEGISLACIÓN.**

**ENTRE LAS ACTUACIONES MÁS DESTACADAS DESARROLLADAS POR CIERVAL Y LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES TERRITORIALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (COEPA, CEV Y CEC), CABE DESTACAR, LOS PLANES DE FORMACIÓN EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EFECTUADAS EN EL MARCO DEL PAVACE, VIGENTES DESDE EL AÑO 2000 Y QUE INCLUYEN MULTITUD DE ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL, CONSTITUYENDO ESTA LABOR, UNA DE LAS SEÑAS DISTINTIVAS EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES.**

**DENTRO DEL CONVENIO SUSCRITO CON LA CONSELLERIA DE ECONOMIA, HACIENDA Y EMPLEO, CIERVAL REEDITÓ EN EL AÑO 2010, LA “GUÍA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL TRANSPORTE”, ELABORADA EN SU DÍA POR LA FEDERACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA (FVET), Y QUE DE FORMA DIDÁCTICA Y PRÁCTICA, DA A CONOCER LOS RIESGOS ADEMÁS DE EN LA CONDUCCIÓN, EN LAS OCUPACIONES MÁS COMUNES DEL SECTOR TRANSPORTE, ASÍ COMO LAS MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES.**

**EN COLABORACIÓN CON LA FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, SE PUSO EN MARCHA UN “SIMULADOR DE RIESGOS EN LA CONDUCCIÓN DIRIGIDO A TRABAJADORES NO PROFESIONALES”, LO QUE CONTRIBUYÓ A LA FORMACIÓN DE MILES DE TRABAJADORES A TRAVÉS DE LA ACOGIDA DEL SIMULADOR EN LAS DISTINTAS ORGANIZACIONES TERRITORIALES MIEMBROS DE CIERVAL.**

**DESDE EL AÑO 2000, LOS GABINETES DE PREVENCIÓN DE CIERVAL, COEPA, CEV Y CEC, CREADOS A PARTIR DE LAS CONVOCATORIAS DE ASIGNACIÓN DE RECURSOS DE LA FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE**

**RIESGOS LABORALES, PARA LA REALIZACIÓN DE ACCIONES INDIRECTAS TERRITORIALES, HAN PARTICIPADO Y SIGUEN HACIÉNDOLO EN NUMEROSOS FOROS, CHARLAS, JORNADAS, FERIAS Y DEMÁS EVENTOS DE DIFUSIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL.**

**COMO NOVEDAD ESTE AÑO, Y A PROPUESTA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRABAJO A TRAVÉS DEL INVASSAT, LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES Y SINDICALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, SE HAN COMPROMETIDO A INCLUIR ENTRE LAS ACCIONES QUE DESARROLLAN SUS GABINETES, ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL.**

**QUEDA PATENTE POR TANTO, LA NECESIDAD DE QUE LA CULTURA PREVENTIVA ENGLOBE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL, TENIENDO EN CUENTA QUE LOS ACCIDENTES IN ITINERE, CONSTITUYEN UN PORCENTAJE ELEVADO CON RESPECTO AL TOTAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO.**

A diferencia de nuestro país, en naciones como Dinamarca, Italia o Reino Unido, los accidentes de tráfico in itinere no son considerados como accidente de trabajo. Esto hace que el nº de accidentes laborales sea más alto comparativamente hablando en aquellos países donde se computan como tal, España entre otros. Por fortuna, la estadística oficial europea (publicada por EUROSTAT), realiza un trabajo de convergencia hacia la homogenización de las cifras relativas a los accidentes de trabajo con el objetivo de que sean comparables entre sí. Una de las medidas adoptadas ha sido la omisión del accidente in itinere como accidente laboral en las series estadísticas de siniestralidad laboral. A pesar de estos esfuerzos, las series siguen sin ser del todo homogéneas por las diferencias conceptuales del accidente o enfermedad profesional según el país de que se trate.

De Octubre 2012 a Septiembre 2013, los accidentes in itinere en la Comunidad Valenciana disminuyeron un 5,02% en relación con el mismo periodo del año anterior, al tiempo que la población expuesta al riesgo disminuyó en un 3,99% interanual. La yuxtaposición de estas dos cifras revela una evolución favorable del índice de incidencia, con una reducción de la siniestralidad del 1,1% en términos porcentuales.

Aunque las cifras absolutas son positivas, hubo un incremento significativo de los accidentes mortales.

La **seguridad vial laboral** constituye una materia en la que además de nuestra implicación, hay que continuar avanzando, con la finalidad de conseguir que la prevención de los accidentes laborales de tráfico obtenga tan buenos resultados como los que se desprenden de las estadísticas de siniestralidad laboral relativas a accidentes con baja en jornada de trabajo, que mantienen una esperanzadora y estimulante cifra descendente.

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

El **incentivo Bonus**, establecido a través del RD 404/2010, premia a las empresas que se implican en la elaboración de Planes de Movilidad, lo que supone un retorno de la cantidad invertida en Prevención de Riesgos Laborales a la vez que allana y facilita el camino en el cumplimiento de la normativa de Prevención.

Según el informe elaborado por AMAT sobre el desarrollo de las campañas del incentivo Bonus 2010 y 2011, a nivel del sector mutuas, se tramitaron 8.007 solicitudes durante la campaña 2010, de las cuáles, 6.493 fueron resueltas favorablemente por la DGOSS, reconociéndoles un importe del incentivo Bonus de 21.099.185 €. Las 1.514 solicitudes restantes fueron inicialmente desestimadas por la DGOSS, aunque es posible que en la revisión de las mismas, se haya resuelto alguna más como favorable.

Este incentivo, contribuye sin duda a la reducción de accidentes in itinere y en misión, ya que las dos actividades más acreditadas por las empresas en las solicitudes son la incorporación de recursos preventivos propios en las plantillas y la existencia de Planes de Movilidad.

CIERVAL, siempre ha apoyado la extensión de este sistema de incentivos, pues revierte parte de la inversión realizada por las empresas a la vez que garantiza y refuerza la continuidad de las actuaciones dirigidas a reducir la siniestralidad y mejorar las condiciones de trabajo en las empresas.

*Sin duda, las organizaciones empresariales consideran necesario aunar esfuerzos entre los distintos agentes implicados en la prevención de*

*riesgos laborales: administración pública, mutuas, organizaciones sindicales. Los agentes económicos y sociales, hemos demostrado desde siempre nuestra implicación activa en este asunto.*

Cada vez más, las empresas invierten más en mejorar aspectos de su actividad empresarial que en definitiva, revierten en su competitividad. La seguridad vial laboral es tema crucial para las empresas, al cuál dedican y seguirán dedicando esfuerzos, tiempo e inversión.