

# Accidentes in itinere, una responsabilidad compartida



Por Concha Barbero de Dompablo

EN EL ÁMBITO LABORAL, EL TRABAJADOR ESTÁ EXPUESTO A DISTINTOS RIESGOS QUE, DE MATERIALIZARSE, TIENEN GRAN REPERCUSIÓN PERSONAL Y SOCIAL. UNO DE ESTOS RIESGOS ES EL **ACCIDENTE DE TRÁFICO IN ÍTINERE**, UNA LOCUCIÓN LATINA QUE SIGNIFICA “*EN EL CAMINO*”, ES DECIR, EN EL TRAYECTO ENTRE DOS PUNTOS, EN ESTE CASO, EN LOS DESPLAZAMIENTOS DEL TRABAJO AL DOMICILIO, Y VICEVERSA.

APORTAR SOLUCIONES A ESTE GRAVE PROBLEMA, QUE SE COBRA LA VIDA DE TANTAS PERSONAS, ES **RESPONSABILIDAD DE TODOS**. POR SUPUESTO, Y PRINCIPALMENTE, **DEL CONDUCTOR**, QUE HA DE PONER LOS CINCO SENTIDOS DURANTE LA CONDUCCIÓN Y ASEGURAR EL MANTENIMIENTO ADECUADO DE SU VEHÍCULO; **DE LA EMPRESA**, QUE DEBE ADOPTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA REDUCIR EL RIESGO, Y **DE LA SOCIEDAD**, A TRAVÉS DE LAS DISTINTAS ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS, QUE DEBEN ENCAMINAR SUS ACCIONES HACIA LA PREVENCIÓN, COMO ANTÍDOTO MÁS EFICAZ FRENTE A ESTE MAL ANTE EL QUE LLEGAMOS A PERDER SENSIBILIDAD, A FUERZA DE REPETIRSE

Según datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, referentes a la accidentalidad laboral, en el año 2007 se produjeron un total de 934.351 accidentes durante la jornada de trabajo. De ellos, 98.084 se ocasionaron in itinere, es decir, un 10,49%, y fueron mortales 347. A la vista de esta información, se comprende la trascendencia de estos siniestros, que, en España, a diferencia de otros países, la legislación considera accidentes laborales, lo que hace que la suma total registrada de este tipo de accidentes laborales se vea notablemente incrementada en nuestro territorio nacional. El artículo 115 del Texto

refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, hace alusión a los accidentes que tienen lugar en dichos desplazamientos, ya sea por medios públicos o privados. Evidentemente, pueden darse sucesos en los que no intervenga un vehículo (caídas, infartos...), pero el porcentaje, con respecto a los relacionados con la seguridad vial, es muy reducido, y no se suelen contemplar estadísticamente. La vida moderna nos sitúa en unas circunstancias que propician los accidentes in itinere: **conducción** en horas punta (primera de la mañana y



► Comprobación de la presión de los neumáticos

última de la tarde o del mediodía, si es jornada continua), **compromisos** con **horarios ajustados**, ya sean profesionales o personales, que generan **estrés y tensiones**, y que nos llevan a una espiral de prisas, sin dedicarle el debido tiempo al mantenimiento preventivo de los vehículos ni a la estabilidad emocional que requiere la acción de conducir.

Por otra parte, la **ubicación de las empresas, fuera del casco urbano**, genera desplazamientos, en muchos casos, inevitables. Incluso, aunque hubiera posibilidad de adquirir una vivienda en el entorno de la empresa, no siempre es posible, así que se compra donde se puede, y no donde se quiere. En muchos casos, el desplazamiento del trabajador a su puesto puede representar un 20% del tiempo dedicado al trabajo diario.

Indudablemente, en la ocurrencia de un siniestro inciden diferentes factores, como la actuación y las condiciones físicas y psicológicas de los **conductores**, el estado del **vehículo** y las **circunstancias viales y ambientales**. Y en el conjunto de la seguridad vial juegan un papel fundamental cuestiones relacionadas con la legislación, la empresa, las organizaciones encaminadas a la prevención vial, los fabricantes de vehículos, los centros académicos y los organismos de prevención laboral, entre otros. Cada uno de ellos, junto con el conductor, núcleo de este entramado, debe asumir su cota de participación para tratar de reducir los daños personales y materiales derivados de estos graves percances.

### Responsabilidades del conductor

Algo a lo que no damos importancia, y que es determinante para evitar un accidente, es perder (ganar) tiempo en prepararnos para iniciar los trayectos, como una acción extremadamente importante y no mientras dirigimos nuestros pensamientos hacia lo que vamos a hacer posteriormente. Pero conviene también tener en cuenta cada una de estas otras precauciones:

- Planificar el trayecto más idóneo desde el punto de vista de la seguridad vial y realizar la ruta alerta ante las condiciones físicas y psicológicas, parando si se estima necesario. Si es posible, evitar caravanas y aglomeraciones, que ocasionan situaciones de estrés, y, en caso de encontrarse en ellas, mantener siempre la distancia de seguridad.
- Asegurarse de que la postura es la adecuada para conducir cómodamente: altura correcta de los asientos; situación ajustada del reposacabezas (su parte superior a la altura de la coronilla); cinturones con los anclajes según la altura del conductor; fijación de los espejos de forma que posibiliten una visibilidad adecuada; posición apropiada de la espalda, contra el asiento; piernas y pies en situación relajada, sin estar obligados ni encogidos, y brazos que permitan que la muñeca quede flexionada sobre la parte superior del volante.
- No ponerse al volante después de una comida copiosa, o habiendo ingerido alcohol o drogas, o bajo los efectos de fármacos o estimulantes. Tampoco conducir cansado, somnoliento o irritable.
- Circular a la velocidad correcta, respetar las normas de tráfico y seguridad vial, y adaptar la conducción a la climatología.

► Conviene estar alerta a las indicaciones del cuadro de instrumentos





#### ► Seguridad pasiva

- No bajar la guardia ante trayectos cortos o que, por conocidos, resten nuestra atención. Una conducción distraída es tan peligrosa como una temeraria.
- No llevar objetos sueltos en el vehículo, que pueden suponer un grave peligro para la vida de las personas, ante una colisión.
- Si el trayecto tiene lugar en zona urbana, estar muy atento ante la circulación de peatones, respetando los lugares de paso y todos sus derechos.
- Conocer las características del vehículo que estamos manejando, así como el modo de actuar ante una situación de emergencia. Por ejemplo ¿incorpora mi automóvil sistema de frenos ABS? ¿Cómo he de utilizarlo?
- Mantener el vehículo en perfectas condiciones, siguiendo las recomendaciones del fabricante. El conductor debe revisar o hacer que sean revisados los elementos de seguridad activa, como ruedas, dirección, suspensión, frenos, alumbrado y sistemas de limpiaparabrisas, así como los de seguridad pasiva: carrocería, cinturones de seguridad y airbags. También debe asegurarse de que lleva todos los repuestos obligatorios y pasar las inspecciones técnicas de su vehículo en los plazos establecidos.

#### Actuaciones de la empresa

La empresa debe asumir la importancia de su implicación en las medidas de prevención vial para sus trabajadores, independientemente del plan de seguridad que deben tener para los conductores profesionales o “en misión”

(cuando realizan encargos o gestiones para la empresa en horario laboral). El coste económico y personal de estos siniestros es inmenso y trascendente, por lo que hay que aportar la energía y los medios suficientes para atajarlo. Lo cierto es que cada vez hay una mayor sensibilización en este campo. Por ejemplo, Opel ha desarrollado, en colaboración con MAPFRE y durante un año, un plan de prevención laboral en el terreno de la seguridad vial. Desde el primer momento se puso de manifiesto la concienciación de los empleados y la buena acogida de la campaña, cuya finalidad era, fundamentalmente, salvar vidas.

Pueden realizarse, asimismo, jornadas formativas de carácter periódico, que sirvan como recordatorio de las distintas medidas que hemos de adoptar para evitar los daños ocasionados por los accidentes in itinere.

Aparte de este tipo de actividades, en las que debería participar toda la plantilla, la empresa puede poner en marcha iniciativas que le competen, como promover acciones en las que se limite el número de desplazamientos por día (comedor en la empresa o jornadas continuas), así como la posibilidad y facilidad para utilizar servicios de transporte comunes, que reduzcan el número de vehículos, descendiendo también las aglomeraciones y, por tanto, el riesgo.

Es fundamental también que la empresa considere en firme este riesgo y lo tenga en cuenta como uno más a evaluar dentro de su plan de prevención, atendiendo igualmente a él en las planificaciones periódicas de acción preventiva. Las empresas, las mutuas y las entidades públicas de prevención social soportan largos periodos de bajas, que llegan a dilatarse excesivamente en el tiempo.

#### Competencias de los organismos públicos y privados

Legislar, promover y analizar la ocurrencia e incidencia de los accidentes in itinere son acciones que los gobiernos deben tomar permanentemente para mitigar o eliminar esta lacra de la sociedad. Su campo de actuación abarca numerosos frentes, dado que tiene incidencia en las infraestructuras viales (trayectos alternativos, señalización adecuada, sistemas de contención, puntos

LA EMPRESA DEBE  
IMPLICARSE EN LA  
PREVENCIÓN VIAL  
EN BENEFICIO DE  
SUS TRABAJADORES



Tráfico urbano

negros...), análisis estadístico de los sucesos, planes de estudio, que deben contemplar la materia de seguridad vial y prevención con la importancia que merece, campañas publicitarias para la concienciación ciudadana y seminarios y encuentros.

Los organismos privados deben dedicar también sus esfuerzos a colaborar con los públicos en este campo, así como a promover iniciativas de carácter formativo o de otra índole, que garanticen la seguridad vial.

La educación vial de las personas que llevan un vehículo es fundamental para erradicar este daño de la sociedad actual mecanizada. Así, la asunción de este riesgo por parte de todos protegerá la vida de muchos seres humanos. No es necesario que pongamos la mirada muy lejos de cada uno, porque la asunción de la responsabilidad individual en este asunto, como conductor, empresario, asalariado o miembro de una institución pública o privada, puede cambiar considerablemente el panorama global ■

#### ALGUNAS APORTACIONES DE CESVIMAP, Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE

CESVIMAP fue galardonado con el **premio a la Prevención de Riesgos Laborales 2005**, por su plan integral de prevención, concedido por la Junta de Castilla y León, y que supone un reconocimiento a las empresas que, de manera continuada y comprobable, promueven actividades de prevención de riesgos laborales en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Asimismo, CESVIMAP pertenece al **International Insurance Whiplash Prevention Group (IIWPG)**, organismo internacional dedicado al estudio del latigazo cervical, que clasifica anualmente a los vehículos según la protección y seguridad que ofrecen los reposacabezas. Este grupo de trabajo está integrado, a su vez, en el **RCAR (Research Council for Automobile Repairs)**, entidad de carácter internacional, que reúne a distintos centros de investigación en automoción, cuyo fin consiste, principalmente, en mejorar las características constructivas y de reparabilidad de los vehículos.

A través de su departamento de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico, CESVIMAP investiga la mecánica de los accidentes viales, al objeto de determinar las causas –habitualmente existe más de una– que han provocado su acontecimiento, y las que han agravado sus consecuencias. De ello se extraen conclusiones, que pueden y deben utilizarse en las acciones formativas citadas en materia de seguridad vial.

Por otra parte, el vínculo permanente de CESVIMAP con **los fabricantes de vehículos, sus equipos y productos** contribuye a crear un clima de colaboración en la prevención y utilización responsable de esta máquina que nos mueve por el mundo y que moviliza el mundo.