

Medidas preventivas frente al accidente de tráfico *in itinere* y en misión

Zacarías Sánchez Plaza

LA SITUACIÓN ACTUAL: ACCIDENTE IN ITINERE Y EN MISIÓN

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales y su posterior reforma mediante la Ley 54/2003, presenta una serie de objetivos básicos destacando entre ellos el fomento de una auténtica cultura de la prevención de los riesgos en el trabajo, la integración de la prevención de los riesgos laborales en los sistemas de gestión de la empresa, así como otra serie de aspectos normativos de obligado cumplimiento.

Sin embargo, algo debe de estar pasando en el ámbito de la prevención cuando las cifras de accidentes son francamente espeluznantes. De estas cifras destacan los llamados accidentes de tráfico. En torno a la mitad de los accidentes mortales de trabajo en España son por accidentes de tráfico, son los llamados accidentes *in itinere* y accidentes en misión.

La Ley General de la Seguridad Social, en su artículo 115 define el concepto de accidente de tráfico y legalmente considera como accidente de trabajo “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejercite por cuenta ajena” (Real Decreto 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social).

Tendrán la consideración de accidente de trabajo:

- Los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar o centro de trabajo; es el denominado accidente *in itinere* (expresión latina cuyo significado es “en el camino”).
- Además, están los accidentes *en misión* que son aquellos que ocurren en trayectos cuando el trabajador realiza tareas para la empresa en la que trabaja, tal es el caso de un comercial que se desplaza a una empresa en un polígono cualquiera y tiene un acciden-



Autor: desconocido, Wausau (Estados Unidos). 1925-1937.
 "Que tonto es... Conducid con prudencia".
 Extraído del libro DANGER.

te laboral al ir o volver de la empresa visitada sea o no cliente, ya que la definición de accidente laboral incluye "los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa".

En la práctica es sorprendente encontrar que algunas empresas no disponen de programas de formación para un tipo de accidente que ronda el 50% de los muertos por accidentes de trabajo en España. Recordemos que el artículo 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales dice:

1. En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo.
2. La formación deberá estar centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador, adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos y repetirse periódicamente, si fuera necesario.

Según esta obligación legal, la seguridad vial debería estar incluida en los programas de formación de las empresas. La formación es una herramienta muy potente; no obstante, en seguridad vial intervienen muchos factores que conviene tener en cuenta. Lejos queda ya esa concepción histórica del accidente de trabajo como algo sobre lo que no se puede intervenir y que parece salido de la nada, algo espontáneo, que no tiene control. Los accidentes de trabajo son un hecho controlable y evitable y la formación se comporta como una piedra angular, se trata de un pegamento poderoso que une factores y evita accidentes o por lo menos minimiza sus consecuencias en caso de materializarse en un accidente.

LOS FACTORES Y SU INFLUENCIA

Antes de analizar estos factores vamos a ver qué nos dice la estadística, esa gran herramienta que facilita mucha información sobre estos accidentes. No pretendemos aquí incluir muchas cifras, sino ver quién o quienes deben ser blanco de nuestra formación; se trata de priorizar nuestros medios humanos y materiales a quienes más los necesitan.

Podemos hablar de variables diferentes, dividiéndolas en:

SEXO: Parece que las mujeres tienen menos accidentes y además estos accidentes son de menor gravedad.

EDAD: Son los jóvenes los que más accidentes padecen.

RELACION LABORAL: Se podría extrapolar que los trabajadores con contratos temporales son los que más accidentes tienen.

ANTIGÜEDAD: Normalmente a mayor antigüedad menos accidentes.

PROFESION: Esta variable podría no ser relevante; no obstante a mayor exposición al peligro mayor riesgo parece que se derivaría.

ACTIVIDAD: Se detectan más accidentes en el sector industrial.

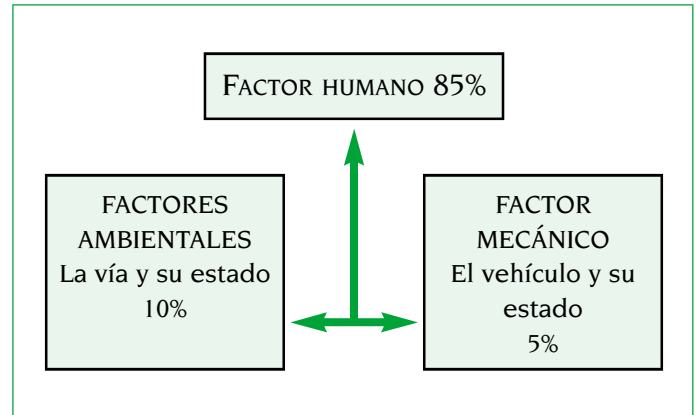
ESTATUS: En general, más accidentes con menor estatus.

TAMAÑO: Más en las Pymes.

Para el formador estos datos son una referencia, un punto de partida válido pero no único, necesario pero no suficiente, dada la gran complejidad de los factores que intervienen y que destacaremos a continuación:

Vamos a realizar una simplificación, una reducción a tres de los factores que intervienen y que coincidimos con la mayoría de los autores y expertos en seguridad vial. Estos tres factores son: el llamado **factor humano** (el trabajador que actúa como conductor o como peatón, pues no hay que olvidar los accidentes por atropellos), el llamado **factor mecánico** (nos referimos al vehículo o medio de transporte como equipo de trabajo en caso de accidentes en misión, así como su mantenimiento periódico, incluidas las revisiones obligatorias del tipo ITV –inspección técnica obligatoria–) y a los llamados **factores ambientales** (incluimos aquí todo lo relacionado con las condiciones meteorológicas como nieve, hielo, lluvia, niebla, etc.; el estado de la vía, incluso su señalización).

La frontera de los tres factores es difícil de establecer, pues realmente todos están relacionados entre sí y, fundamentalmente, con el llamado factor humano.



Para ilustrar esto nos permitimos comentar el caso del conductor que se encuentra con un banco de niebla inesperado y no reduce la velocidad o en caso de nieve, si no disponemos de cadenas adecuadas. Numerosos estudios analizan la influencia de estos factores y llegan a la conclusión de que el factor humano es el factor determinante y tiene una influencia del orden del 85 %, incluso hay expertos que hablan de un 90%, siendo el resto, el vehículo y la vía, entre un 5% y un 15%.

Poco nos importa como prevenciónistas que estos valores sean de un 70%, 80% o 90 %; es una fría cifra que sólo permite establecer una conclusión: en la mayoría de accidentes de tráfico, sean o no laborales, la intervención de la persona implicada es fundamental y decisiva. Si es cierto que habrá quien diga que las carreteras no tiene el estado óptimo, o que la que señalización debería ser diferente, pero no olvidemos que a la hora de tomar una decisión es el conductor o el peatón quien tiene la última palabra.

Vamos a ver con mas detalle los registros intervinientes en el llamado factor humano. Algunos estudios simplifican los factores reduciendoles a la tabla que se muestra a continuación:

ALGUNAS DE LAS PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO:

Consumo de alcohol, drogas o medicamentos	30 - 70 %
Velocidad inadecuada	20 - 25 %
Distracciones	20 - 25 %
Adelantamientos incorrectos	15 %
Incumplimiento de las normas de circulación	10 %

Los intervalos son, como vemos en la tabla, variables, debido a las fuentes de donde se escojan dichos datos.

LOS TRASTORNOS TRANSITORIOS DE LA CONDUCTA. EL ALCOHOL, ESE GRAN ENEMIGO

Hay que destacar la primera fila de dicha tabla donde se pueden llegar a justificar o explicar hasta 70% la accidentalidad; son las denominadas alteraciones psicofísicas transitorias o estados transitorios de modificación de la conducta que alteran la aptitud del conductor sin saberlo.

Entre estos destacan:

- El alcohol
- Las estupefacientes
- Los medicamentos
- La fatiga (síndrome de fatiga crónica)
- El estrés
- El sueño

Todos estos factores modifican la capacidad de reacción del conductor de tal manera que aumentan bastante el tiempo que tarda en reaccionar ante un imprevisto, aumentando por tanto la distancia hasta el frenado del vehículo. Como ejemplo veamos que un conductor de un camión que va a 60 kilómetros por hora en condiciones normales tardará en frenar unos 16 metros, si el trabajador está cansado puede llegar a tardar el doble o más.

No vamos a hacer propaganda en este artículo sobre la ya conocida expresión de “tolerancia cero con el alcohol”, pero si vamos a hablar de sus factores. Y digo factores porque, en general se desconoce como funciona el alcohol y como actúa.

No es lo mismo tomarse dos cañas de cerveza antes de comer, en ayunas, en definitiva, con el estomago vacío que hacerlo con una opípara comida abundante en grasa, proteínas u/e hidratos de carbono. La cantidad de alcohol que se ingiere en ambos casos es la misma, pero en el primero, con el estómago vacío, el alcohol entra en sangre muy rápido y es probable que en 30 minutos o menos, se alcanza un nivel del orden de 0,4 a 0,5 gramos/litro de alcohol en sangre, que dependiendo de otros factores como el peso del conductor (a mayor peso menos efectos), la edad (las personas mas jóvenes y las más mayores presentan más efectos), el sexo (las mujeres parece ser que metabolizan peor el alcohol por temas enzimáticos), etc. podría dar positivo en un test de alcoholemia.

Otro factor que habitualmente no se tiene en cuenta es la toma de medicamentos y/o fármacos. En muchas ocasiones productos de consumo habitual, incluso sin receta médica, como pueden ser los analgésicos, presentan interacciones con el alcohol, con lo cual podrían incrementar los efectos del alcohol.

LA FORMACIÓN COMO HERRAMIENTA PRINCIPAL PARA LA PREVENCIÓN

Visto este panorama, propondremos una serie de medidas de actuación encaminadas a la prevención de los accidentes de tráfico.

Hemos hablado de tres factores: el factor humano, el factor mecánico y el factor ambiental; si utilizamos la terminología inglesa hablaríamos de Education (que mal traduciremos como formación, el factor humano), Engineering (lo traducimos como ingeniería, el factor mecánico, el vehículo en definitiva) y Environmental/Enforcement (que nuevamente mal traduciremos como agentes o factores ambientales, otros factores).

Tendremos que actuar en formación e información a nivel de esos tres aspectos; sin embargo, es el factor humano, el fundamental y que, como ya contamos anteriormente, está vinculado en torno al 90% de los accidentes de tráfico.

Respecto del conductor

- Conozca en profundidad el efecto del alcohol, como actúa y su interacción con medicamentos, que a veces es ignorada. Si tiene dudas, consulte al servicio médico de su empresa o al médico que se lo recetó.
- El descanso es fundamental en conductores profesionales. Respete los horarios de descanso, pare a menudo si nota que tiene sueño o está cansado. Recuerde que en ese estado el tiempo de reacción podría duplicarse. Bebidas como el café y otras, no sustituyen al descanso pero mitiga temporalmente la somnolencia.
- Mantenga siempre una distancia de seguridad suficiente. Existen muchas reglas nemotécnicas, algunas muy extendidas, pero nosotros vamos a referirnos a una de las más conocidas; nos referimos a la regla llamada de los dos segundos o 1.101 y 1.102. Esta regla está perfectamente explicada en el excelente Manual Práctico de Conducción para Conductores Profesionales de la Dirección General de Tráfico perteneciente al Ministerio del Interior y que se menciona en la bibliografía al final del artículo.

En el citado manual se destaca la importancia de conducir a “dos segundos” del vehículo que va delante. Para ello se aplica un sencillo artificio: se trata de contar 1.101 y 1.102 (se tarda unos 2 segundos en contar esto) cuando el vehículo que llevamos delante pase por una referencia. Si terminamos de contar y hemos llegado a la referencia, sin superarla entonces estamos al menos a una distancia de 2 segundos que, en una situación habitual, sería suficiente. Por ejemplo, vemos que el camión que va delante de nosotros acaba de pasar por delante de un anuncio, valla determinada o poste y empezamos a contar 1.101 y 1.102. Si acabamos de contar y hemos sobrepasado dicho anuncio, valla o poste entonces es claro que estamos a menos de 2 segundos del camión y no habrá distancia de seguridad suficiente.

- Utilización correcta del cinturón de seguridad.
- Respeto de los límites de velocidad; el exceso de velocidad junto con el alcohol hacen una pareja habitualmente mortal.

Respecto del vehículo

- Mantenimiento periódico con revisiones, incluidas las legalmente obligatorias como la ITV.
- Disponer de los elementos de seguridad necesarios como son las cadenas, etc.
- La disposición de la carga también es fundamental: la carga suelta en caso de frenazo se puede convertir en un verdadero misil que podría causarle graves daños. En algunos vehículos es obligatorio disponer de una rejilla de separación entre la cabina del conductor y la carga.

Respecto del ambiente

- Adapte (nuevamente la intervención humana) la velocidad y la conducción al

tipo de vía por la que circula. Reduzca siempre la velocidad y la distancia con el vehículo adelantado.

Como vemos aquí el factor humano siempre es fundamental.

En el caso de los accidentes *in itinere*, en el que el trabajador emplea su propio vehículo, las estrategias de intervención pasan por fomentar el uso de transporte público, en muchas ocasiones, especialmente en polígonos industriales con concentración de empresas pequeñas y medianas, las actuaciones pasan por el establecimiento, previo acuerdo de todos los actores, trabajadores y empresa, de transportes colectivos así como comedores que eviten el que el trabajador se desplace a comer fuera. (Como se ve no hacemos más que aplicar los principios de la acción preven-

tiva de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales del artículo 15:

1. El empresario aplicará las medidas que integran el deber general de prevención previsto en el artículo anterior, con arreglo a los siguientes principios generales:
 - a) Evitar los riesgos
 - b) Evaluar los riesgos que no se puedan evitar
 - c) Combatir los riesgos en su origen
 - d) Adaptar el trabajo a la persona, en particular en lo que respecta a la concepción de los puestos de trabajo, así como a la elección de los equipos y los métodos de trabajo y de producción, con miras, en particular, a atenuar el trabajo monótono y repetitivo y a reducir los efectos del mismo en la salud.

BIBLIOGRAFÍA

- Página Web de la Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. http://www.dgt.es/indices/dgtHtm_Portada_es.html
- Página Web del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). <http://webintras.uv.es/home.html>
- Página Web de la Confederación española de Formación del Transporte y la logística. CEFTRAL. <http://www.ceftral.es/>
- Los accidentes de tráfico *in itinere* y en misión: estrategias de intervención. Francisco López Martínez. Jefe de vehículos y material. Consejero de Seguridad (Compañía Logística de Hidrocarburos, C.L.H.)
- Manual Práctico de Conducción para Conductores Profesionales. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.
- Seguridad Vial. Estrella Rivero Menor. Juan Jesus Martín. Francisco Gracia Caro. INSHT. Curso de Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales.
- Seguridad Vial. Barómetro 2004. Fitsa.
- Entrevista con Luis Montoro, director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), por Experiencias. Boletín de Salud Laboral para Delegadas y Delegados de Prevención de CCOO.
- Conducción racional. Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística. CEFTRAL.
- Tiempos de Conducción y Descanso. Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística. CEFTRAL.