

# Los accidentes de tráfico en el ámbito laboral

---

Francisco Toledo Castillo

## INTRODUCCIÓN

Desde la aparición del automóvil en el siglo XIX, y su masiva generalización en los últimos cincuenta años, se ha producido todo un conjunto de transformaciones sociales y personales, que han dado lugar a un profundo cambio en la vida de los hombres y mujeres contemporáneos. De hecho se puede decir que el desarrollo de la motorización en los países industrializados, ha creado una verdadera convulsión física, psíquica, ecológica, económica y cultural, habiendo servido los vehículos para estimular la creación de múltiples infraestructuras, e incluso para transformar los procesos sociales. Los coches se han convertido finalmente en un instrumento indispensable en la forma de vida actual. El automóvil se ha convertido en un compañero inseparable en nuestras vidas y en protagonista indiscutible de la sociedad contem-

poránea. Conducir es por ello una actividad imprescindible, como lo demuestra el hecho de que en todo el mundo circulen en la actualidad, más de 1.100 millones de automóviles y que cada hora que pasa se fabriquen 7.000 unidades. Esto es prueba de que los vehículos con motor, se han convertido en indiscutibles protagonistas de la sociedad actual, en la medida en que ofrecen ciertamente innumerables ventajas para los usuarios (Toledo, Esteban y Civera, 1995).

De hecho, se puede decir que el uso masivo del automóvil ha generado una profunda transformación física, psíquica, ecológica, económica, social y cultural en los países industrializados, por lo que supone una libertad individual de desplazamientos, con la modificación de los hábitos y conductas, tanto en el entorno laboral como en la ocupación del tiempo de ocio, propiciando actividades tales como el turismo individual, familiar y colectivo, y

generando en última instancia una “cultura” diametralmente distinta a la de la premotorización. Pero junto a las incuestionables bondades de la motorización, pronto nos enfrentamos a un problema, el de la accidentalidad, que pone en cuestión el precio y los beneficios de la movilidad.

Según estadísticas recientes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se calcula que al año mueren en el mundo un 1.200.000 personas siendo más de veinte millones los heridos anuales. Otros datos nos indican que en el siglo XX casi 40 millones de personas han perdido la vida como consecuencia de un accidente de tráfico. (Montoro. L, 2000)

Tan solo en la Unión Europea, los muertos en accidente de tráfico —entre ciudades y carreteras— se sitúan aproximadamente en 45.000, estimándose la media anual en más de 15.000 inválidos temporales o permanentes. Se calcula que cada hora que pasa mueren en las carreteras-ciudades europeas unas 7-8 personas.

En España el problema es muy grave, aunque se ha producido una evolución positiva de la accidentalidad en la última década. Según datos de la Dirección General de Tráfico y otras fuentes estadísticas, hemos pasado de unos 9.000 muertos (a treinta días) en 1989 y 170.000 heridos, a 5.700 muertos y 150.000 heridos en 2003, siempre entre ciudades y carreteras. En España tenemos un muerto en accidente de tráfico cada hora y media. Cada minuto se produce un accidente de circulación. Cada cuarto de hora, una víctima de este tipo de siniestros es atendida en un centro sanitario y cada día hay en España dos parapléjicos más.

De los datos anteriores se desprende que en la actualidad los accidentes de tráfico son un problema de salud de proporciones pandémicas, adquiriendo un dramático protagonismo en los índices de mortalidad. De hecho, los accidentes de tráfico se caracterizan por ser el

problema de salud pública que ha experimentado el incremento más elevado en tasas de mortalidad. Más de la mitad de las muertes debidas a lesiones (excluyendo las intencionales) y la mitad de las incapacidades permanentes, asociadas a lesiones traumáticas de la médula espinal, son consecuencia de accidentes de tráfico. De la misma forma, a las víctimas mortales han de añadirse las personas que resultan heridas. Según la Organización Mundial de la Salud, por cada muerte en accidente de tráfico, se producen al menos 12 heridos leves y 7 graves. Esta no es una situación actual o reciente, sino que se conocía desde hace muchos años lo que estaba ocurriendo, y fue un médico francés, el Dr. Simonin, quien en 1955 afirmaba que “el automóvil ha reemplazado al microbio como agente principal de morbilidad y mortalidad de las modernas sociedades”.

## EPIDEMIOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL ÁMBITO LABORAL. LOS ACCIDENTES “IN ITINERE” Y “EN MISIÓN” (IN LABORO)

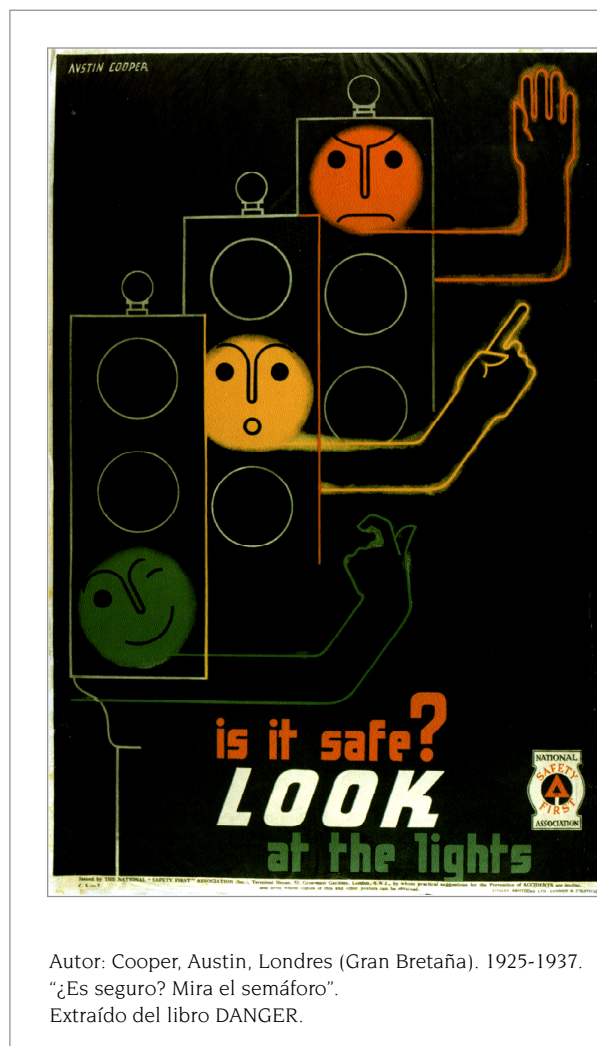
Los accidentes laborales, junto a los accidentes de tráfico, constituyen una de las más importantes lacras de las sociedades modernas, tanto por el coste económico y social como, sobre todo, por el enorme coste humano que conllevan: muertes, invalidez, lesiones, pérdida de salud y calidad de vida, etc. La unión del ámbito laboral con el del tráfico determina un tipo de problemática con características muy particulares que está experimentando un importante crecimiento en los últimos años, el accidente laboral de tráfico. Dentro de los accidentes laborales hay unos tipos específicos de accidentes con características muy particulares que están sufriendo

un crecimiento relativo mucho mayor que el promedio. Nos estamos refiriendo a los accidentes *in itinere*<sup>1</sup> y en misión<sup>2</sup>. A diferencia del resto de accidentes laborales estos accidentes no se producen en las instalaciones de la empresa, sino fuera, bien al dirigirse o al regresar del trabajo (*in itinere*) o bien realizando el trabajo fuera de la empresa (en misión), como puede ser el caso del transporte por carretera.

Gran parte de los accidentes laborales son accidentes de tráfico. Sin embargo, apenas existen estudios diagnósticos detallados y rigurosos que permitan obtener una información útil de cara al planteamiento de acciones preventivas y, consecuentemente, son escasas las actuaciones llevadas a cabo para disminuirlos, a pesar de que su importancia radica sobre todo en que son los accidentes laborales con mayor índice de mortalidad.

Los datos estadísticos disponibles desde las diferentes instituciones implicadas en la prevención de riesgos laborales suponen el punto de partida para el diseño y desarrollo de intervenciones normativo-formativas necesarias para la reducción de la siniestralidad laboral y, más concretamente, de la accidentalidad laboral por tráfico.

Existen diferentes fuentes de información a partir de las cuales se puede estudiar la accidentalidad laboral, como pueden ser las fuentes de datos procedentes del Ministerio de Trabajo, las mutuas sanitarias, compañías aseguradoras, etc. Sin embargo, desde la pers-

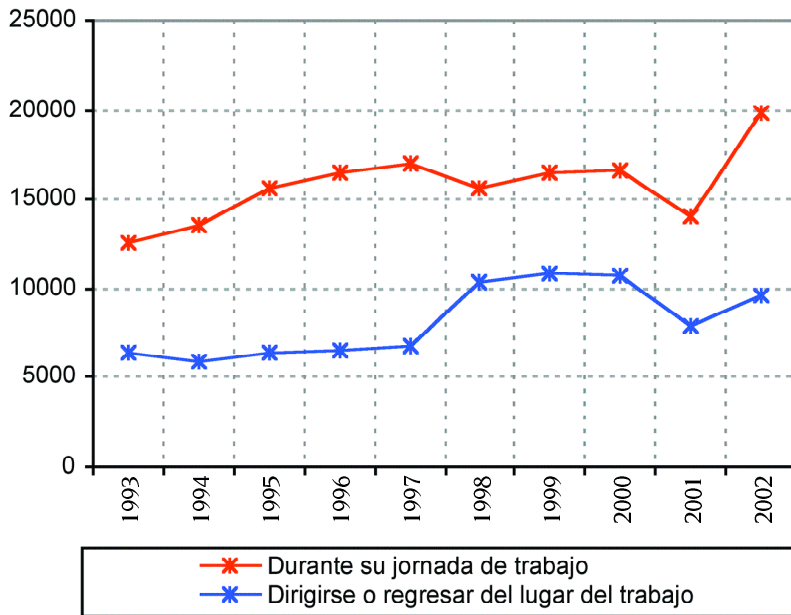


Autor: Cooper, Austin, Londres (Gran Bretaña). 1925-1937.  
 "¿Es seguro? Mira el semáforo".  
 Extraído del libro DANGER.

pectiva de los accidentes laborales de tráfico, estas fuentes apenas recogen información relativa a las circunstancias y factores que los caracterizan (infracciones, causas, tipo de accidentes...). Por ello se considera de mayor utilidad el analizar los datos que recoge la Dirección General de Tráfico (D.G.T.) a par-

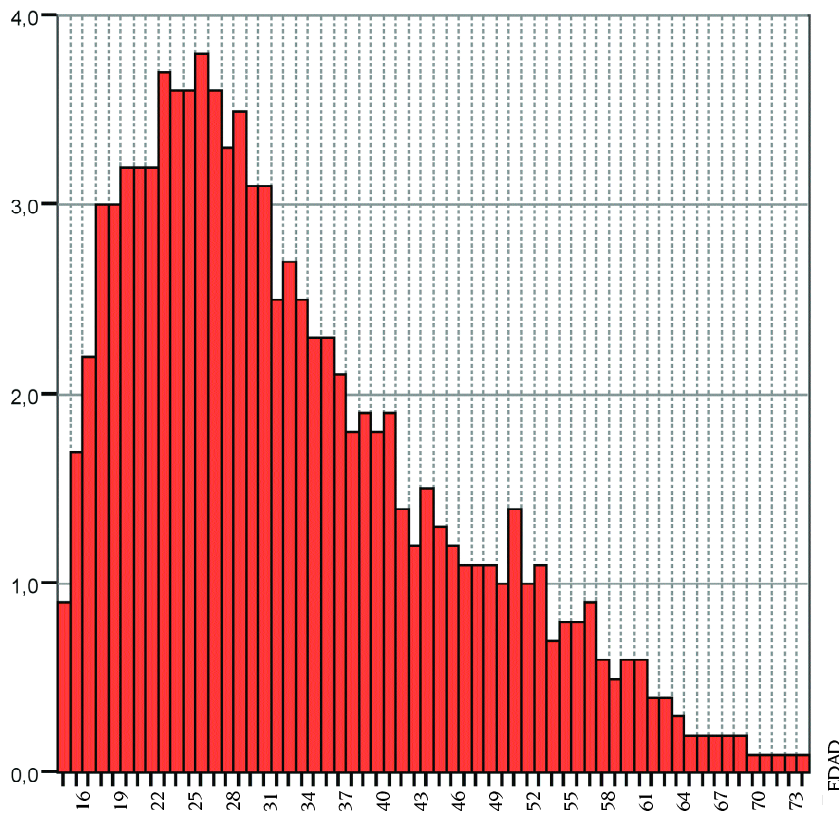
- 1 Los accidentes *in itinere* se refieren a aquellos que sufre el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo. De manera generalizada, cabe señalar 3 elementos que se requieren para calificar el accidente como *in itinere*:
  - Que ocurra en el camino de ida o vuelta.
  - Que no se produzcan interrupciones por tareas no habituales en el desplazamiento entre el lugar de trabajo y el lugar del accidente.
  - Que se emplee el itinerario habitual.
- 2 Los accidentes en misión son aquellos que ocurren en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral, en el cumplimiento del trabajo o de los cometidos o encargos encomendados por la empresa.

**GRÁFICA 1: EVOLUCIÓN ANUAL DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO POR TIPO DE DESPLAZAMIENTO**



Fuente: Dirección General de Tráfico

**GRÁFICA 2: DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LOS CONDUCTORES VÍCTIMAS DE ACCIDENTES EN MISIÓN EN FUNCIÓN DE LA EDAD**



tir de su parte estadístico de accidentes que, aunque no es considerado como una fuente de datos de accidentalidad laboral propiamente, sí que permite la identificación de este tipo de accidente y además proporciona gran cantidad de información relativa al mismo.

En España, según datos de la Dirección General de Tráfico, en el periodo 1993-2002 se han registrado más de 780.000 conductores víctimas de accidentes de tráfico, de los cuales, el 31.5% se desplazaba por motivos laborales (accidente en misión o *in itinere*), es decir, esto supone uno de cada tres conductores víctima de accidentes.

En los últimos 10 años (Gráfica 1) el número de conductores víctimas de accidentes laborales se ha incrementado en un 54%, de manera similar en ambos tipos de desplazamiento. Se podría añadir, según datos procedentes del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que este incremento experimentado por la siniestralidad laboral de tráfico ha sido mayor que el aumento de cualquier otro tipo de accidente laboral.

Si nos centramos en el año 2002, el número de conductores víctimas de accidentes en misión por tráfico se eleva a 19.875 y el de conductores víctimas de accidentes *in itinere* por tráfico a 9.640, (el 67,3% y el 32,6% de los accidentes laborales por tráfico, respectivamente).

El patrón de accidentalidad laboral por tráfico es diferente al del accidente de tráfico cuyo motivo de desplazamiento es por ocio.

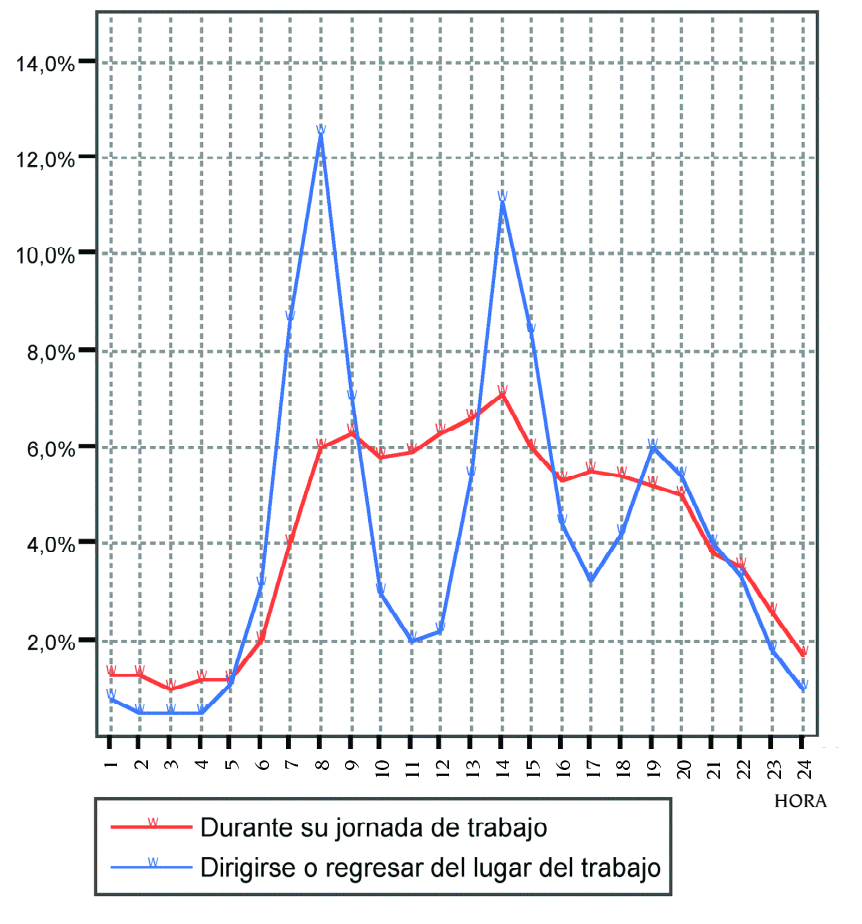
El accidente en misión se caracteriza por producirse de forma uniforme a lo largo del año, disminuyendo de forma importante en los meses vacacionales (principalmente en agosto). Habitualmente se produce de lunes a viernes, sobre todo en las horas matinales de la jornada laboral, entre las 8 y las 15 horas se registran el 50% de los accidentados por este tipo de desplazamiento (Gráfica 3).

Los vehículos que tienen un mayor peso relativo en este tipo de accidentes son los camiones y las furgonetas (profesionales del transporte), seguido de las motocicletas. La colisión es el tipo de accidente más frecuente (en un 72% de los casos). Se registra en mayor proporción en zona urbana (60%) que en carretera (40%).

El grupo de edad más afectado es el de los jóvenes (el 37% tiene entre 20 y 30 años) aunque no parece estar relacionado con la falta de experiencia en la conducción (Gráfica 2). La infracción que se registra en más ocasiones es la **conducción distraída o desatenta** (en un 17% de los casos), consecuencia de una conducción continuada.

La mayoría de las lesiones se producen en la cabeza y cuello, y en las extremidades, destacando la **baja utilización de los accesorios de seguridad pasiva como el cinturón o el casco si los comparamos con el resto de desplazamientos.**

**GRÁFICA 3: DISTRIBUCIÓN DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE Y EN MISIÓN EN FUNCIÓN DE LA HORA DE OCURRENCIA**



De forma similar, el accidente *in itinere* también se suele dar de lunes a viernes aunque es mayoritario alrededor de las horas de entrada y salida del trabajo, con horas punta a las 8 de la mañana y a las 14 horas (Gráfica 3). La evolución a lo largo del año es constante, descendiendo sobretodo en los meses de vacaciones. La mayoría de estos conductores accidentados son varones (un 71% frente al 26% de mujeres), aunque el peso relativo de las mujeres es mayor *in itinere* que en el resto de desplazamientos. También suelen ser los jóvenes el grupo más afectado (aproximadamente el 39% tiene entre 20 y 30 años) y con poca experiencia en la conducción (casi el 20% posee el permiso de conducción menos de 2 años).

Circulan mayoritariamente en turismos (58%), ciclomotores (22%) y motocicletas (12%), vehículos que a su vez son relativamente nuevos (casi el 34% tiene menos de 2 años de antigüedad)

El tipo de accidente más representativo es la colisión frontal y frontolateral (un 40% de los casos), seguido de la colisión por alcance y la salida de vía. Aunque la mayoría aparentemente no había cometido ninguna infracción (el 52%), en los casos en que ésta puede ser registrada, destaca la **conducción distraída o desatenta** (en un 20% del total de conductores accidentados *in itinere*). El 14% no es capaz de adecuar la velocidad a las condiciones de la vía o sobrepasa las limitaciones de velocidad establecidas.

Se registra por igual en carretera (principalmente en vías convencionales) y en zona urbana (51% y 49% respectivamente), sobre todo en desplazamientos de corta duración (el 83% de los conductores accidentados llevaban conduciendo menos de 1 hora) y poca distancia (el 86% son desplazamientos locales).

La mayoría de las lesiones se producen en el cuello y cabeza (un 34% de estas víctimas no usaba accesorios de seguridad como el cinturón), y en las extremidades (sobre todo en las inferiores).

## PERFIL DEL ACCIDENTE IN ITINERE Y EN MISIÓN

Muchos de los trabajadores que tienen que recorrer mayores distancias para ir y volver del trabajo se levantan antes, duermen menos, se ausentan del trabajo con más frecuencia y llegan tarde al trabajo más a menudo; además se quejan del hacinamiento, el ruido, la contaminación y la humedad de los vehículos con mayor frecuencia que los demás trabajadores. Están más cansados y manifiestan un mayor número de dolores de espalda y de cabeza, tras-

torios gastrointestinales, palpitaciones, así como diversos trastornos psíquicos.

Todas estas características incrementan la posibilidad de tener un accidente, ya que hay un hecho que convierte a los accidentes *in itinere* y “en misión” en especialmente peligrosos, y es el que la mayoría de los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo se producen en momentos del día en que los trabajadores pueden no estar en las mejores condiciones psicofísicas por haber llevado un día de trabajo agotador y tenso, agravando este hecho el tener que realizar un trayecto largo para llegar a su destino. Otro dato importante es que los accidentes laborales de tráfico triplican la duración de la baja laboral con respecto al resto de accidentes laborales. Por otra parte, hay una serie de características tanto personales como laborales de estos tipos de accidentes que no podemos obviar dada su importancia. Éstas son:

- La variable sexo: hasta el momento, numerosos estudios desvelan que las mujeres sufren menos este tipo de accidentes que los hombres, aumentando considerablemente esta diferencia, conforme aumenta el grado de lesión en los mismos.
- La variable edad: numerosos estudios apuntan que, a medida que la edad aumenta, disminuye la accidentalidad y con ella la gravedad de las lesiones; siendo el sector de los jóvenes, el mayor grupo de riesgo en este tipo de accidentes.
- La variable relación laboral: hay muchos aspectos ligados a la relación laboral que el trabajador puede tener con la empresa. De hecho, son las personas que tienen contratos temporales, las que sufren en mayor medida accidentes *in itinere*, al contrario que los trabajadores que tienen contratos indefinidos o fijos, que sufren menos este tipo de accidentes, además de no ser tan graves como los anteriores.

- La variable antigüedad: los trabajadores que tienen mayor antigüedad en la empresa son los que sufren menos este tipo de accidentes; de hecho prácticamente la mitad de estos accidentes tienen lugar durante los dos primeros años en la empresa.
- La variable profesión: según numerosos estudios esta variable no es objetiva, ya que la profesión a desempeñar no es algo relevante para tener mayor o menor probabilidad de sufrir este tipo de accidente.
- La variable actividad de la empresa: numerosos estudios han observado que sí existe un mayor riesgo de accidente dependiendo del tipo de actividad que se desarrolla en la empresa. De hecho, se registran un mayor número de accidentes en trabajadores del sector industrial que en trabajadores del sector agrícola o de servicios o incluso de aquellos que desempeñan su actividad en oficinas.
- La variable estatus en la empresa: el estatus tiene mucha relevancia en cuanto a accidentes *in itinere* se refiere, ya que, se ha observado que el personal directivo y de gerencia de una empresa sufre este tipo de accidentes en menor medida, frente a los oficiales, especialistas y peones, que los sufren con mayor frecuencia.
- La variable tamaño de la empresa: se ha observado que la mayor tasa de accidentalidad se da en trabajadores de empresas más pequeñas (hasta 50 trabajadores), frente a los que trabajan en empresas de mayor tamaño.

Así, hemos visto que existen muchas diferencias en cuanto al riesgo de padecer un accidente *in itinere* y “en misión”, respecto a diversos factores, tales como el sexo, la edad, la relación laboral (tipo de contrato), la antigüedad en la empresa, el tipo de actividad de la empresa, el estatus y el tamaño de la empresa. También podemos hablar de las condiciones psicofísicas del trabajador, las horas que utiliza para reali-

zar desplazamientos, el tipo o estado de la vía, la distancia recorrida, la velocidad, el modo de transporte, etc.

Algunos de estos factores podrían ser disminuidos mediante una serie de medidas fomentadas desde las propias empresas, con el objetivo de reducir o eliminar la exposición al riesgo; como por ejemplo la construcción de comedores en los centros de trabajo, la implantación de servicios adecuados de transporte donde el trabajador no tuviera que utilizar su propio vehículo, etc. Pero a pesar de las medidas que puedan tomar las empresas, es el propio trabajador el mayor responsable de salvaguardar su vida. Para ello debe existir una formación e información adecuadas en



Autor: Danning. Helsinki (Finlandia). 1935.  
 “Cuando la visibilidad es mala, no te dejes engañar por un claro en el bosque para salir a la carretera”.  
 Extraído del libro DANGER.

materia de seguridad vial, que junto con la propia participación de los trabajadores y de la empresa, puedan reducir la siniestralidad, siendo conscientes de los riesgos que tienen en la conducción, cómo pueden evitarlos y cómo pueden afectarles, con el fin de que modifiquen sus actitudes y eliminen comportamientos inadecuados, así como conductas de riesgo.

## RECOMENDACIONES

- Revisión curricular de los estudios de capacitación del Técnico en prevención de riesgos laborales con la implementación de:
  - 24 horas en Seguridad vial. El factor humano.
  - 10 horas en Gestión de la Seguridad vial. (Inspección y supervisión).
  - 36 horas en investigación y reconstrucción de incidentes/accidentes.
- Las empresas deben investigar todos los accidentes que causen baja laboral. Los accidentes *in itinere* y en misión tienden a presentar parámetros característicos de distribución. Es decir, el análisis de este tipo de accidentes nos permite concretar los grupos de riesgo y los reincidentes, lo que facilita la priorización de las intervenciones.
- Revisar la operatividad real del técnico de prevención de riesgos laborales. El técnico de prevención debe actuar de puente entre la jefatura de producción y la de Recursos humanos. En el organigrama operativo debe depender directamente del gerente de la empresa.
- Manejo de las herramientas informáticas de cálculo de costes de los accidentes *in itinere* y en misión, teniendo en cuenta los costes directos e indirectos.
- Elaboración de un protocolo general destinado a introducir la cultura de seguridad vial en las empresas. Acciones y temporalidad concreta.
- Elaboración de un manual básico de seguridad vial en la que se especifiquen las causas más comunes de este tipo de accidentes, los factores de riesgo más comunes, la clasificación básica entre errores e infracciones y el tratamiento preventivo, corrector y de control de cada uno de ellos.
- Elaborar una herramienta de evaluación de las acciones realizadas en seguridad vial. Elaborar un cuestionario de registro de actitudes y conocimientos en Seguridad vial.
- Introducir en los sistemas sancionadores de las empresas, medidas correctoras de carácter rehabilitador. Este tipo de estrategias se han mostrado como las más eficaces en la reducción de la accidentalidad.
- Elaborar mapas de riesgo de los recorridos por los que circulan los trabajadores. Especificando los tramos de concentración de accidentes, los índices de peligrosidad (IP), la realización de obras y los Índices de Densidad Medio (IMD). En función de estos criterios informar a los trabajadores y pactar rutas alternativas.
- Información a todos los trabajadores en el Tablón de avisos de los accidentes ocurridos, las consecuencias, las causas posibles y las recomendaciones a seguir. Es muy importante en los programas de implementación de la cultura de seguridad, generar climas de confianza en la comunicación.
- Implantación de los programas de reducción del consumo de alcohol en las empresas. Protocolos de detección y campañas de información.
- Generación de un programa consensuado de escalonamiento de entrada y salida a las empresas en los Polígonos. El tráfico de agitación es una fuente de accidentalidad *in itinere* y en misión. Es muy importante que lo coordine y supervise un mediador externo.

- Tener un registro de las fechas de revisión de las ITV de los vehículos de los trabajadores, y facilitar 2 horas laborales a cargo de la empresa para su revisión.
- Fomentar el uso del transporte colectivo, así como incentivar, incluso proveer de medidas de seguridad tales como cascos como si fuera parte del vestuario que se utiliza para trabajar en muchas empresas.
- Mantener informado en todo momento al trabajador cuando esté expuesto a factores que puedan tener efectos secundarios sobre su capacidad de conducción, tales como: colas, disolventes, pesticidas, etc.
- Establecer en las retribuciones por objetivos de los responsables de cada sección, criterios de seguridad vial en el cálculo de los objetivos. Es decir, en función de la accidentalidad en su sector se establece un cálculo corrector que le incrementa o le disminuye el porcentaje retributivo en la variable por objetivos.
- Implementar campañas de seguridad vial anualmente, orientadas a la utilización de los sistemas de seguridad activa y pasiva, y la información de los diferentes factores de riesgo y que efectos producen en la conducción.



Autor: Shuffrey. Londres (Gran Bretaña). 1925-1937.  
 "Señales de la policía". Extraído del libro DANGER.

