

El accidente laboral de tráfico

M^a Ángeles de Vicente Abad, Marta Zimmermann Verdejo, M^a Victoria de la Orden Rivera^a

Indiscutiblemente, el accidente laboral de tráfico es un problema de salud pública que afecta de forma directa a toda la población trabajadora. El accidente de tráfico no es ajeno a la siniestralidad laboral y debe ser estudiado e investigado a fondo de la misma manera que se hace con el resto de los accidentes de trabajo.

En el año 2010 se produjeron 65.446 accidentes laborales relacionados con el tráfico¹, representando un 10% de los accidentes laborales totales notificados. Más trascendente es, si cabe, la contribución de este tipo de accidentes a la mortalidad laboral. Así, 264 de estos siniestros tuvieron consecuencias fatales, lo que implica que una de cada tres muertes en accidente laboral se produce, a su vez, en un accidente de tráfico.

El incuestionable peso del accidente de tráfico sobre la mortalidad laboral es coherente con su relevancia sobre la cifras de mortalidad en población general. Según cifras de la Dirección General de Tráfico², en 2010 se produjeron 2.478 víctimas mortales como resultado de un accidente de tráfico. Por su parte, el Instituto Nacional de Estadística³ sitúa esta causa de muerte entre las primeras para las personas de entre 15 y 44 años. En el caso de los accidentes laborales de tráfico⁴, un 33% de los fallecimientos se produjeron en trabajadores de 16 a 35 años.

Estas cifras sitúan el accidente laboral vial como una prioridad de primer orden susceptible de un análisis sistemático y continuo, encaminado a su mejor conocimiento causal y que sirva de apoyo indiscutible al diseño de programas preventivos, en el contexto más puro de la vigilancia epidemiológica. Por esta razón, la coordinación entre administraciones, empresas, agentes sociales y trabajadores es necesaria y útil para facilitar la prevención y eliminación de los factores de riesgos involucrados.

Aunque el accidente laboral de tráfico (ALT) ocurre mayoritariamente al ir y volver del trabajo (72%), el restante 28% acontece durante el desempeño de la actividad laboral que se desarrolla a lo largo de la jornada de trabajo¹.

En relación con las dimensiones de tiempo-lugar-persona que definen este tipo de accidente, éstas dibujan un perfil muy específico que le diferencia, por sus característi-

cas específicas, del accidente laboral que no es de tráfico. Para ilustrar estas particularidades se presentan a continuación datos procedentes del "Informe de accidentes laborales de tráfico 2010" elaborado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo¹.

El ALT se produce en mayor proporción entre los hombres, quienes presentan un mayor riesgo de sufrirlo durante la jornada que las trabajadoras (índices de incidencia 184,1 frente a 57,5 accidentes por cada 100.000 trabajadores/as, respectivamente). Por el contrario, las mujeres tienen mayor riesgo que los hombres de padecer este tipo de accidentes en los viajes de ida y vuelta del trabajo, (respectivamente, índices de incidencia 340,5 frente a 300,1, por cada 100.000 trabajadoras/es). Este tipo de siniestro se caracteriza, igualmente, por afectar en una alta proporción a los más jóvenes. El 56,7% de los ALT se produjeron entre menores de 35 años.

En términos de repercusión sobre la salud, en la mayoría de los casos, el ALT tiene consecuencias leves para el trabajador o trabajadora. Sin embargo, al analizar con más detalle la distribución de la gravedad de los accidentes de trabajo-tráfico, los accidentes graves o mortales suponen un 2,5%, frente al 0,9% observado entre los siniestros laborales no relacionados con el tráfico. Otra característica particular de este tipo de accidente es que en un 6,7% de casos estuvo afectado más de un trabajador, frente al 0,6% de accidentes múltiples computados entre los accidentes laborales que no son de tráfico.

El perfil de profesional implicado varía según se trate de ALT durante la jornada o *in itinere*. Así, los conductores de motocicletas, conductores de camiones, policías, taxistas y conductores de furgonetas son las ocupaciones más vulnerables al ALT ocurrido durante la jornada, mientras que los dependientes, auxiliares administrativos y el personal de limpieza son los más implicados en los ALT desencadenados al ir o volver del trabajo.

Considerando no sólo la probabilidad de que este tipo de accidente se materialice, sino también analizando los colectivos de trabajadores y trabajadoras más perjudicados y que, por tanto, más podrían beneficiarse de programas de promoción y de intervenciones específicas, las actividades

^a Departamento de Investigación e Información.
Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT).
Madrid, España.

Correspondencia:
M^a Ángeles de Vicente Abad
avicente@mtin.es

económicas prioritarias serían: el transporte terrestre, los servicios de comidas y bebidas, las actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas, la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas, las actividades de construcción especializada y el comercio al por mayor e intermediarios del comercio.

Finalmente, un dato muy positivo que merece ser destacado es el descenso de la mortalidad por accidente de tráfico. Según datos de la Dirección General de Tráfico², los fallecidos por tráfico en 2010 han disminuido un 9% respecto al 2009. En el caso del ALT^{1,5} se observan igualmente descensos en los índices de incidencia de 2010 respecto a los de 2009: 3,4% para el conjunto de ALT y 0,1% para los ALT mortales. La tendencia a la disminución es clara. No obstante, es importante destacar igualmente que esta disminución se produce en menor medida que la de la siniestralidad laboral general. En los últimos cuatro años, la siniestralidad laboral ha disminuido un 32,8%, mientras que la siniestralidad laboral de tráfico lo hizo en un 17,9%.

Todos estos datos apuntan a una necesidad clara de coordinación en la actuación preventiva de todas las administraciones implicadas. En este sentido, el 1 de marzo del 2011⁶ los máximos responsables de los Ministerios de Interior y Trabajo e Inmigración españoles firmaron, en la sede central de la Dirección General de Tráfico, un convenio destinado a prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo⁷. Entre otros puntos, el acuerdo marca un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral. El mecanismo específico de prevención que se establece en dicho convenio es el plan de movilidad vial en la empresa.

La Dirección General de Tráfico, en colaboración con el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, está actualmente trabajando en un documento base del citado plan de movilidad en la empresa para que pueda ayudar a las compañías en la disminución de la siniestralidad laboral por tráfico. Este documento debe incluir seis apartados mínimos: una declaración de la empresa con el compromiso de disminuir la siniestralidad laboral vial, una organización de la gestión de la

movilidad y la seguridad vial en la empresa, la elaboración de un sistema de información que recoja la movilidad de los trabajadores y los accidentes que se produzcan, una evaluación de riesgos específica que valore los desplazamientos en jornada de trabajo e *in itinere*, las medidas de prevención específicas para evitar estos daños en los trabajadores y una evaluación y seguimiento del plan de movilidad en la empresa.

Junto a estas medidas, sigue siendo necesaria la investigación de este tipo de accidentes y la información y sensibilización de la sociedad sobre este problema, así como la formación específica de técnicos de prevención, inspectores de trabajo y otros agentes implicados en la erradicación del ALT. Es un problema que nos afecta a todos y todos podemos aportar para su solución.

BIBLIOGRAFÍA

1. De Vicente Abad MA, Zimmermann Verdejo M, De la Orden Rivera MV. Informe de accidentes laborales de tráfico 2010 [monografía en internet]. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo; 2011 [citado 1 dic 2011]. Disponible en: <http://www.oect.es>
2. Dirección General de Tráfico. Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2010. Dirección General de Tráfico [citado 1 dic 2011]. Disponible en: http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estadistica/publicaciones/princip_cifras_siniestral/
3. Instituto Nacional de Estadística. Defunciones según causa de muerte. Año 2009. Nota de prensa de 4 de julio de 2011 [citado 1 dic 2011]. Disponible en: <http://www.ine.es/prensa/np664.pdf>
4. Ministerio de Trabajo e Inmigración. Estadística de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales 2010 [citado 1 dic 2011]. Disponible en: <http://www.mtin.es/estadisticas/feat/welcome.htm>
5. De Vicente Abad MA, Zimmermann Verdejo M, De la Orden Rivera MV. Accidentes de trabajo-tráfico durante el año 2009 [monografía en Internet]. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo; 2010 [citado 1 dic 2011]. Disponible en: <http://www.oect.es>.
6. La Moncloa. Las empresas que realicen planes de movilidad y seguridad vial podrán reducir las cotizaciones a la Seguridad Social. Nota de prensa de 1 de marzo de 2011 [citado 1 dic 2011]. Disponible en: http://www.lamoncloa.gob.es/ServiciosdePrensa/NotasPrensa/MIR/2011/ntpr20110301_convenio.htm
7. Acuerdo entre el Ministerio de Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración para la prevención de los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico (1 de marzo de 2011) [citado 1 dic 2011]. Disponible en: http://gdc.feteugt.es/imagenes/ASTURIAS/SALUD/2011/acuerdo_accidentes_trafico_16032011.pdf

SHO2012. Simposio internacional sobre seguridad e higiene en el trabajo

9 de 10 febrero de 2012, Guimaraes (Portugal)

Información:

Viagens Abreu, S.A., A/C Departamento de Congressos, Avenida dos Aliados, 207, 4000-067 Porto, Portugal.

Tel: +351 222 043 570. Fax: +351 222 043 693.

E-mail: npinto.porto@abreu.pt; sho2012@sposho.pt

<http://www.sposho.pt/sho2012>