

LA SEGURIDAD VIAL: UNA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA

ALFONSO PERONA GÓMEZ

**DIRECTOR EMS, S.L. CONSULTORÍA SEGURIDAD VIAL.
PROFESOR NORMATIVA DE TRÁFICO EPSI-UAB.**

aperona.vial@gmail.com

CINCUENTA Y SIETE MINUTOS, ESTE ES EL TIEMPO QUE EMPLEA UN TRABAJADOR EN ESPAÑA DIARIAMENTE EN SUS DESPLAZAMIENTOS EN IR AL PUESTO DE TRABAJO, LO QUE EN TÉRMINOS MONETARIOS EQUIVALE A UNOS 8 EUROS AL DÍA. ESTOS SON LOS RESULTADOS EMPÍRICOS DE UN INTERESANTE TRABAJO DE MARÍA GUTIÉRREZ-DOMÈNECH, TITULADO: "¿CUÁNTO CUESTA IR AL TRABAJO?, EL COSTE EN TIEMPO Y DINERO", QUE HA SIDO PUBLICADO EN LOS DOCUMENTOS DE ECONOMÍA DE "LA CAIXA", DEL MES DE SEPTIEMBRE DE 2008.



Los resultados íntegros del trabajo se los dejo para su curiosidad, pero lo interesante del mismo es el trasfondo del artículo, y el valor del tiempo empleado en los desplazamientos para ir a trabajar.

Otro dato a tener en cuenta es que la economía española gasta lo que equivale al 3,5% del Producto Interior Bruto (PIB) en el tiempo de los viajes al trabajo y, el dato que me preocupa como estudio del fenómeno de la movilidad y los riesgos que conlleva, es que los trabajadores que se desplazan en el sistema público dedican a sus viajes al trabajo unos 40 minutos más al día que los usuarios del transporte privado; este diferencial de tiempo dificulta que el transporte público sea competitivo y ello es una causa más de riesgo de accidentes. Seguramente al coste del tiempo deberemos añadir un coste medioambiental y de riesgo de accidentes.

Esta situación viene a colación con la comparecencia del Director General de Tráfico, Pere Navarro, en el Congreso de Diputados el pasado día 22 de octubre, donde propugnó incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas.

Estas dos situaciones tienen mucha relación, ya que el transporte diario de casa al trabajo supone el 64,68% de los fallecidos en accidente de tráfico-laboral. De los 1.167 muertos en accidentes

mortales de trabajo, 470 lo fueron por accidentes de tráfico, y de éstos 304 sucedieron in-itinere.

Como resumen, en España se registraron en el último año 87.038 accidentes de trabajo como consecuencia de accidentes de tráfico y no sabemos su coste.

Si nos preguntamos los costes de desplazamiento diario en tiempo, no nos preguntamos qué coste tienen los accidentes de tráfico en España; recientes estudios (2004 Fundación RACC), indican unos 8.905 millones de euros anuales, o sea un 0,98% del PIB. En ese año 2004 la cifra de accidentes con víctimas (muertos y heridos graves) fue de 94.009 en España, y de ellos 4.741 fallecidos.

Estas cifras nos dan una idea del problema pero además existen unos costes directos del empresario como el incremento de primas de seguro, tanto de los vehículos como de las personas que están implicadas en los accidentes, es algo que veremos rápidamente en la factura. Pero, ¿y los costes indirectos: los días de baja pagados por la empresa, días de trabajo perdidos por lesiones, costes de recuperación, pérdida de tiempo debido a la reorganización del trabajo, reparaciones y reemplazos de vehículos, coste del personal dedicado a gestionar los accidentes, deterioro del clima laboral, etc?

Y podemos seguir sumando, una cifra muy global, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, en su último informe de 2004 sobre los traumatismos causados por accidentes de tráfico, se estima que cada año mueren 1,2 millones de personas por causa de choques en la vía pública y hasta 50 millones resultan heridas, y las proyecciones indican un aumento de estas cifras en un 65% en los próximos años si no existe un compromiso para combatirlas.

Es por ello que la Comisión Europea dice que para luchar contra los accidentes de tráfico se debe partir de "una responsabilidad compartida en la que se debe implicar a la sociedad civil".

Las últimas cifras de mortalidad en accidentes de tráfico en España son positivas, seguramente con la nueva situación económica descenderán, ya que a menos crecimiento económico, menos movilidad y menos accidentes, pero debemos prepararnos para lo que vendrá en los próximos años e incorporar la seguridad vial como una prevención más que afecta al colectivo de trabajadores de España.

Del mismo modo que se trabaja en las empresas por la cultura de la calidad, de la prevención o del medio ambiente, por qué no mejorar la percepción que sobre los riesgos de una movilidad diaria y constante en automóvil tiene para nuestros colaboradores e, indirectamente, para todos nosotros.

No se trata de que los empresarios tengan una responsabilidad directa cuando se analizan estas cifras, no es buscar un responsable nuevo, el responsable en la



mayoría de los casos es la persona que toma decisiones incorrectas en su conducción y que muchas veces por desconocimiento no valora correctamente la percepción de un riesgo.

Por eso el Director General de Tráfico de España, pide incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas, incluirla en los planes de formación y una mayor implicación social en las medidas de información sobre una mejor prevención vial.

Si tenemos en cuenta que los actuales criterios de prevención sobre los riesgos se basan en transmitir información y conocimiento del riesgo, realizar divulgación sobre los mismos y por último la evaluación de las acciones realizadas y

cómo se contribuye a reducir las cifras del problema, estamos ante un Plan de Prevención de Riesgos Viales, en la empresa.

MEDIDAS A TOMAR

En primer lugar, tener el convencimiento de que vamos a mejorar la calidad de vida de nuestros colaboradores y que socialmente contribuimos a una mejora en los accidentes de tráfico.

El siguiente paso es valorar la integración preventiva vial dentro de la empresa, diferenciando el trabajador que se desplaza al lugar de trabajo en vehículo propio, del que usa el vehículo como herramienta de trabajo, lo podríamos

ACCIDENTES DE TRABAJO EN ESPAÑA 2007

	ACCIDENTES LABORALES	ACCIDENTES TRÁFICO	% TRÁFICO S/TOTAL	MUERTOS ACC. LABORALES	MUERTOS ACC. TRÁFICO	% MUERTOS TRÁFICO S/LABORALES
EN JORNADA DE TRABAJO	924.981	24.941	2,69%	826	166	20,09%
IN-ITÍNERE	97.086	62.097	63,90%	341	304	89,10%
TOTAL	1.022.067	87.038	8,51%	1.167	470	40,27%

Fuente: Fichero informatizado partes accidentes trabajo. MTIN.

ACCIDENTES DE TRABAJO EN ESPAÑA

	2003	2004	2005	2006	2007
TOTAL ACCIDENTES	954.847	955.744	981.795	1.003.440	1.022.067

Fuente: Fichero informatizado partes accidentes trabajo. MTIN.

denominar profesional de la conducción. Fijar objetivos y registro de datos específicos sobre accidentes de tráfico. No se puede olvidar que en cualquier gestión de prevención en riesgos, todo empieza por una recopilación de información, determinación de posibles afectados, análisis de los desplazamientos y las condiciones reales de conducción, la organización y gestión de los desplazamientos y evaluación del riesgo vial.

Una vez realizada esta tarea se debe establecer un plan de acción y no olvidar efectuar una evaluación continuada de la consecución de los objetivos fijados y de las medidas adoptadas.

Pero muchas de estas medidas se pueden acelerar con acciones de información del riesgo viario, en muchos casos la percepción de un riesgo se puede formar después de un hecho racional ejecutado por el propio individuo; si en un día lluvioso debemos realizar una frenada de emergencia en una carretera, seguramente nos daremos cuenta de lo dificultoso que es detener un vehículo a una determinada velocidad; y la experiencia nos dirá que se debe circular

a más baja velocidad que cuando es un día soleado y con perfecta visibilidad.

Pero cuando no es posible la experiencia directa se debe pasar a la información del riesgo; esto es importante para tomar conciencia de riesgos y situaciones que jamás ha escuchado o ha vivido, aunque el paso de la conciencia a la actuación no es el mismo.

La gente subestima los riesgos porque se considera segura e invulnerable y no se siente obligada a hacer algo al respecto. Por lo tanto la percepción del riesgo incluye diferentes elementos que deben considerarse en conjunto para comprender cómo los individuos y los grupos sociales los perciben.

Por lo tanto la solución del problema está en cómo lo planteemos, y la seguridad vial es un problema social y no sólo individual. Como decía Napoleón: "Si quiero que se haga algo, nombro un responsable, si quiero que algo se demore, nombro una comisión".

Ya tenemos la solución: no nombremos más comisiones.

LA DGT PROPONE A LAS EMPRESAS QUE FORMEN A SUS TRABAJADORES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

Debido a que la gran mayoría de accidentes laborales son relacionados con la conducción, la DGT plantea incorporar la cultura de la seguridad vial en el mundo empresarial. En el año 2007, el 40 por ciento de la siniestralidad laboral fue causada por accidentes de tráfico. La DGT cuenta con la colaboración de los sindicatos y de los trabajadores para poder llevar a cabo este plan que en otros países de Europa está teniendo éxito.

