

# La prevención de accidentes in itinere

La alta siniestralidad en los desplazamientos laborales requiere una evaluación específica de este riesgo en la empresa y la adopción de las necesarias medidas preventivas.

## MIGUEL VERDEGUER CUESTA

Es un hecho bien conocido el elevado número de accidentes laborales que sufrimos los españoles. La Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), los reglamentos y reales decretos posteriores en algunas Comunidades han frenado la tendencia alcista de estos últimos años aunque no siempre se han podido reducir de forma significativa los accidentes graves y mortales. Así en la provincia de Valencia y en el primer trimestre del año 2002 el incremento de los accidentes mortales ronda el 64% y el 24% en esta Comunidad (*Las Provincias*. 16/5/2002. Gabinete de Salud Laboral CCOO-PV).

No podemos imputar estas altas tasas de accidentabilidad a que la LPRL sea inadecuada ni a que los posteriores reales decretos carezcan de aplicación práctica ya que por regla general, la normativa a la que hacemos referencia se aplica en muchas ocasiones tan sólo para “cubrir el expediente y cumplir administrativamente con la LPRL” no soliendo llevar a cabo siempre las acciones correctivas expuestas en las evaluaciones iniciales de riesgo.

No obstante en todas las evaluaciones

de riesgo (EIR) se dan las oportunas indicaciones para prevenir accidentes en los diferentes puestos de trabajo con los que cuenta la empresa, pero en ninguna o en muy pocas situaciones estas indicaciones hacen referencia a la prevención de los accidentes in itinere. Cabría preguntarse a qué es debido y por otra parte, en el caso de que se efectuaran una serie de recomendaciones para evitar éste tipo de accidentes, si la empresa se haría cargo de ello implantando las medidas preventivas recomendadas.

Mi objetivo es demostrar la necesidad de incluir en las preceptivas evaluaciones de riesgo, un capítulo o anexo dedicado a la prevención de los accidentes in itinere y la necesidad de efectuar estudios y análisis serios, reales y específicos en todas las empresas evitando tópicos y generalizaciones como el: no beber alcohol, usar el cinturón de seguridad, no correr, etc., recomendaciones que en el mejor de los casos se incluyen como una coletilla al final de la evaluación de riesgos no prestándoles mayor atención.

Inicialmente contemplaremos los posibles motivos por los cuales no se rea-

lizan actividades encaminadas a la reducción de éstos accidentes, también accidentes laborales que en 1999 representaron más del 48% de los accidentes mortales laborales en España (DGT), en el año 2000 el 21% de los graves y el 28,9% de los mortales en la Comunidad Valenciana y en 2001 el 29,3% del total de los accidentes mortales, siendo un 41% el porcentaje de conductores accidentados en esta comunidad por causas relacionadas con accidentes laborales in itinere o en misión (*Las Provincias* 20/3/2002, Dr. Luis Montoro).

Posteriormente argumentaremos en base a que debemos realizar actividades preventivas relacionadas con la seguridad vial en las empresas y por último indicaremos un método a seguir para intervenir a nivel práctico en la empresa al igual que se actúa para prevenir los accidentes ocurridos en el uso de equipos de trabajo e instalaciones.

## Un área de prevención desatendida

Alguno de los motivos por los que los técnicos de prevención no solemos pres-



tar atención en las evaluaciones de riesgos a la prevención de los accidentes in itinere podrían ser los siguientes :

a) Los accidentes in itinere son en definitiva accidentes de tráfico que ocurren independientemente de que el conductor esté trabajando o no, por ello no están relacionados directamente con el trabajo y es obsoleta su prevención.

b) Los accidentes in itinere son accidentes de tráfico que aunque ocurren dentro de la jornada laboral, están socialmente aceptados y a nadie extraña verse implicado en un accidente de coche, de tal forma que todos conocemos a personas que han tenido accidentes muy graves relacionados con la conducción, en cambio es difícil conocer a una persona que haya fallecido por un accidente de trabajo dentro de unas instalaciones industriales.

c) Pensamos y es un error general de atribución, que con un poco de cuidado y de sentido común, del que ya Descartes decía que todos presumíamos de tener el suficiente, podemos prevenir el accidente con el vehículo por el con-

trario. para prevenir el accidente de trabajo se requiere una carrera universitaria con un máster posterior en el cual por cierto, de las 600 horas lectivas tan sólo se destinan 5 hrs (0,8 %) a temas relacionados con la seguridad vial (técnicas afines R.D. 39/1997). El técnico piensa que la seguridad vial tiene una relativa importancia pues el porcentaje de tiempo dedicado en los cursos de postgrado es muy bajo y por la teoría de la equidad casi ni se preocupará por éste tema.

d) Cabe la posibilidad de que el técnico de prevención haya estudiado en su escuela o facultad como materia troncal u optativa, la asignatura de higiene y seguridad en el trabajo, pero es seguro que ninguno de los temas que le fueron impartidos hacía referencia a Seguridad Vial, por ello la importancia relativa que dará a la prevención o al estudio de los accidentes in itinere será nula o muy reducida.

e) Todos sabemos conducir y nadie quiere tener un accidente (“¿ Hay quien guste de recibir un mal ?”. Diálogos entre Sócrates y Melito) por ello puede resultar fuera de lugar dar recomendaciones

para evitar accidentes que de por sí ni queremos ni buscamos y se dan “porque tienen que ocurrir”.

f) Los que trabajamos en el campo de la prevención, recibimos catálogos de publicaciones, folletos, trípticos, programas de cursillos, etc. Pensemos por un momento el porcentaje de temas relacionados con la prevención de los accidentes in itinere que en ellos figuran y tendremos una ratio de la importancia que el técnico dará al análisis y prevención de este tipo de accidentes.

g) Si Vd que tiene la deferencia de leer éste artículo trabaja en prevención, reflexione acerca de cuantas charlas y cursillos ha impartido sobre seguridad en máquinas, incendios, riesgos eléctricos, etc., y cuantos sobre seguridad vial. El no impartir formación en esta materia es debido al bajo interés por parte de la empresa y también de los técnicos que tampoco la promovimos, lo cual repercute en obviar cualquier referencia a estos temas en la EIR.

h) La no inclusión de los accidentes in itinere para la selección de las empresas de actuación preferente por parte de

la Administración, puede hacer pensar a los técnicos de prevención en centrar la actividad preventiva a otras áreas distintas y descuidando y olvidando cualquier acción dirigida a la prevención de estos accidentes.

### Necesidad de inclusión en el plan de prevención

A continuación, voy a relacionar una serie de argumentos a favor de la necesidad de incluir la prevención de los accidentes in itinere en el plan de prevención de la empresa y por supuesto en la E.I.R. o al menos en un anexo, postura ésta última por la que particularmente me inclino.

a) La mayoría de las empresas están ubicadas por motivos obvios fuera del casco urbano, los trabajadores tampoco

suelen vivir como antaño cerca de las mismas, necesitando por ello desplazarse desde sus domicilios a sus puestos de trabajo, utilizando vehículos propios como motocicletas y automóviles empleando un tiempo de unos 50 a 60 minutos entre el trayecto de ida a la empresa y vuelta al domicilio. Si agregamos 60 minutos a la jornada laboral de 8 horas, tendremos unos 540 minutos de los cuales el 11% transcurren conduciendo expuestos a tener un accidente in itinere, riesgo que cualquier empresario sitúa por encima del riesgo existente en fábrica, independientemente del tipo de industria de que se trate. Este porcentaje puede subir notablemente si el empleado es un representante, comercial, repartidor o incluso un técnico de prevención de servicio ajeno que utiliza el vehículo para su trabajo habitual.

Estas consideraciones justificarían la necesidad de hacer prevención en el área de la seguridad vial.

b) También estaremos de acuerdo con que la única tarea que muchos empleados tenemos en común, aparte de la del desayuno-almuerzo, es la del desplazamiento al puesto de trabajo, tarea que todos realizamos uniformemente cada día, compartiendo por ello un riesgo común, riesgo al que lamentablemente y debido a una exposición continuada al mismo le hemos perdido respeto por habituarnos a él, con lo cual nuestra atención se verá reducida, no siendo difícil ni extraño tener algún percance, el cual retrasará o impedirá nuestra presencia en el puesto de trabajo y lo imprevisto del acontecimiento repercutirá de alguna forma en la actividad de la sección donde preste sus servicios el empleado, por ello es básico prevenir estos accidentes.

c) Los accidentes in itinere, a igualdad de lesión que en el centro laboral, repercuten con peores consecuencias sobre el trabajador, pues aunque salarialmente cobre lo mismo en el periodo de baja, los costes de reparación del vehículo en caso de "tener la culpa" corren a cargo del trabajador, hecho que puede facilitar la necesidad de adoptar medidas preventivas pues ello afecta directamente a su bolsillo y a veces de forma considerable, hasta el punto de no poder afrontar los gastos de la reparación dificultando o impidiendo posteriormente su desplazamiento al centro laboral.

d) Si el vehículo que ha sufrido el golpe pertenece a la empresa, tendremos unas lesiones que afectarán al conductor y acompañantes, muy probablemente trabajadores de la empresa y un daño físico al vehículo que, aunque pudiera estar asegurado a todo riesgo, afectará a un posible incremento en el recibo-prima del seguro y a la logística de la empresa al verse privado de uno (quizas el único) de sus vehículos de transporte. Por el contrario cabe obtener un beneficio (bonus) si los vehículos de la empresa no se han visto implicados en ningún accidente.

e) Hay que prevenir éstos accidentes porque son los que mas ocurren y si la frecuencia es alta, es fácil que podamos acabar con algún accidente mortal. En un estudio longitudinal realizado sobre 716 trabajadores del sector metal distribuidos en cuatro empresas durante los años 1997-2001 los operarios que mas se accidentaban, eran los que tenían una antigüedad inferior a seis meses y además eran los mas jóvenes, oscilando su

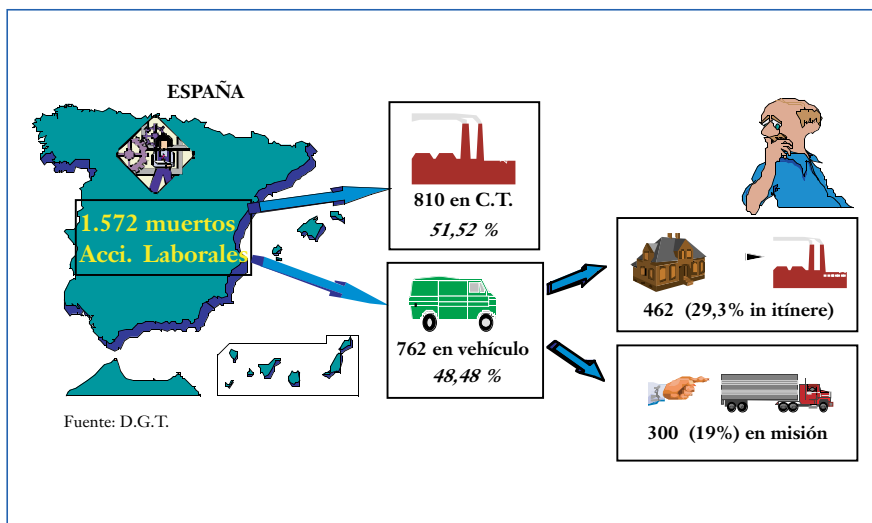


Figura 1. Distribución de accidentes en 1999 por accidentes en centro de trabajo in itinere.

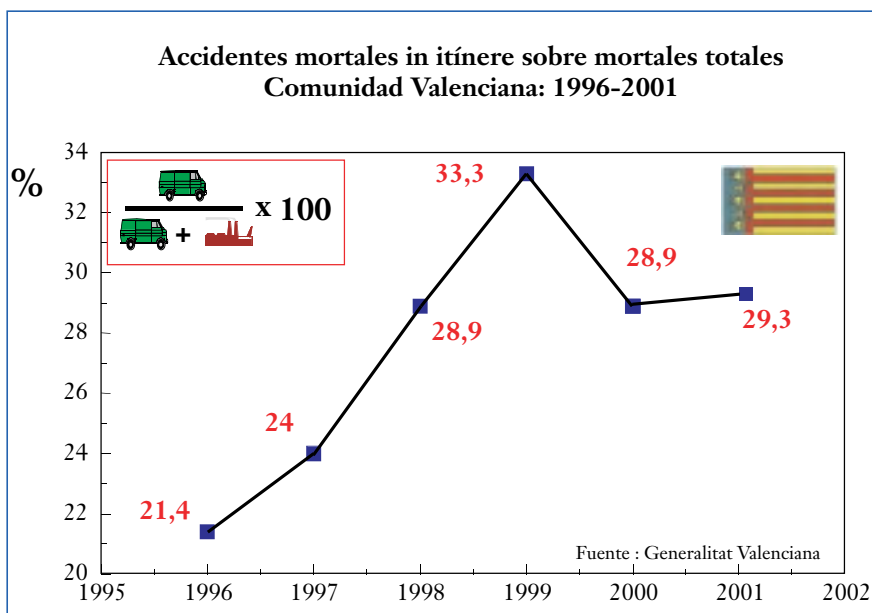


Figura 2. Porcentajes relativos de accidentes mortales in itinere frente a totales mortales.

accidentalidad entre el 22% y el 45%, pero si sólo teníamos en cuenta los accidentes in itinere los porcentajes subían a niveles entre el 42% y el 60% porcentajes que requieren una actuación de tipo preventivo, pues los trabajadores más jóvenes y con menor experiencia laboral eran los que más accidentes in itinere tenían, además la formación, tanto en materias generales de seguridad industrial como en seguridad vial, debe impartirse por LPRL antes o al iniciar el trabajo, que además es cuando el operario es más “plástico” y permeable a las consignas e instrucciones de seguridad.

f) Las personas tenemos unas actitudes y conductas ante la vida y en éste caso ante situaciones de riesgo. El trabajador que acude con su motocicleta saltándose semáforos, no utilizando el casco, no abrochándose correctamente y no usando el cinturón de seguridad en el caso de los automóviles, difícilmente utilizará el material de protección que le suministremos, entre otras cosas porque si en la calle el no llevar casco o no llevar colocado el cinturón es motivo de sanción, en la empresa no lo es a nivel personal, pues la multa en ésta última situación correría a cargo del empresario, lo cual aún dificulta más el que el trabajador acate las normas de seguridad interna de la empresa ya que no hay una acción contingente a su actitud negativa como la multa por la policía, conducta que debe ser detectada en los primeros días de trabajo con objeto de ser sustituida por otra de seguridad, de tal forma que incluso las consignas de seguridad puedan ser generalizadas a otros ámbitos dándose el fenómeno de transferencia de conductas positivas entre el mundo laboral y el civil-familiar. Paraphrasing the psychiatrist Tillman (Tillman and Hobbs, 1949: “Tal como vive una persona así conduce”) podríamos decir que el operario que conduce seguro es posible que viva seguro y que trabaje seguro, luego centrarnos en detectar conductas inseguras al volante y modificar actitudes al respecto puede facilitar la adopción de medidas seguras en el campo industrial, concienciando también al trabajador en la cultura de la prevención y con ello matar dos pájaros de un tiro.

g) Diversas investigaciones corroboran la existencia de relaciones entre problemas en la empresa y accidentes de trabajo, tanto en el centro laboral como en los desplazamientos (in itinere). Por ello debemos evitar que trabajadores que hayan recibido una noticia que les pueda afectar,

vuelvan a casa conduciendo su vehículo.

h) El empresario debe planificar la acción preventiva a partir de una evaluación de riesgos con objeto de prevenir daños derivados del trabajo en sí mismo o lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo realizado (Artículos : 4, 15 y 16 LPRL). Los conductores profesionales, comerciales, representantes, repartidores y evidentemente técnicos de servicios de prevención ajenos, usan cons-

tante y necesariamente vehículos para desplazarse de una a otra empresa siendo por ello el accidente in itinere, o en este caso en misión, el peligro al que mayoritariamente están expuestos, siendo por ello necesario e imprescindible incluirlo en la preceptiva EIR.

### Puesta en práctica

Una vez convencidos de la necesidad de actuar sobre los accidentes in itinere, vea-

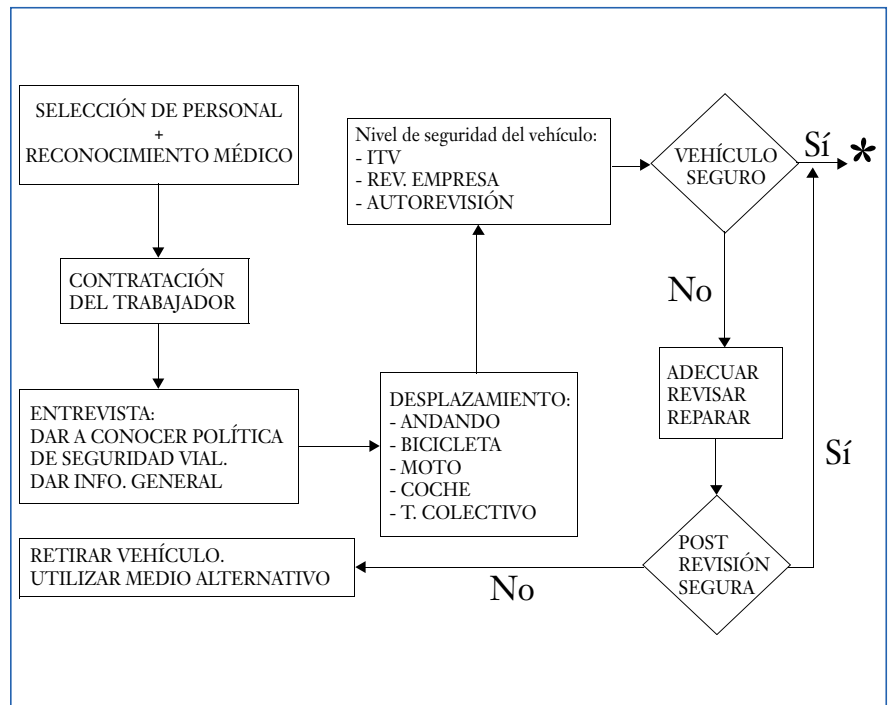


Figura 3. Protocolo de actuación. (I)

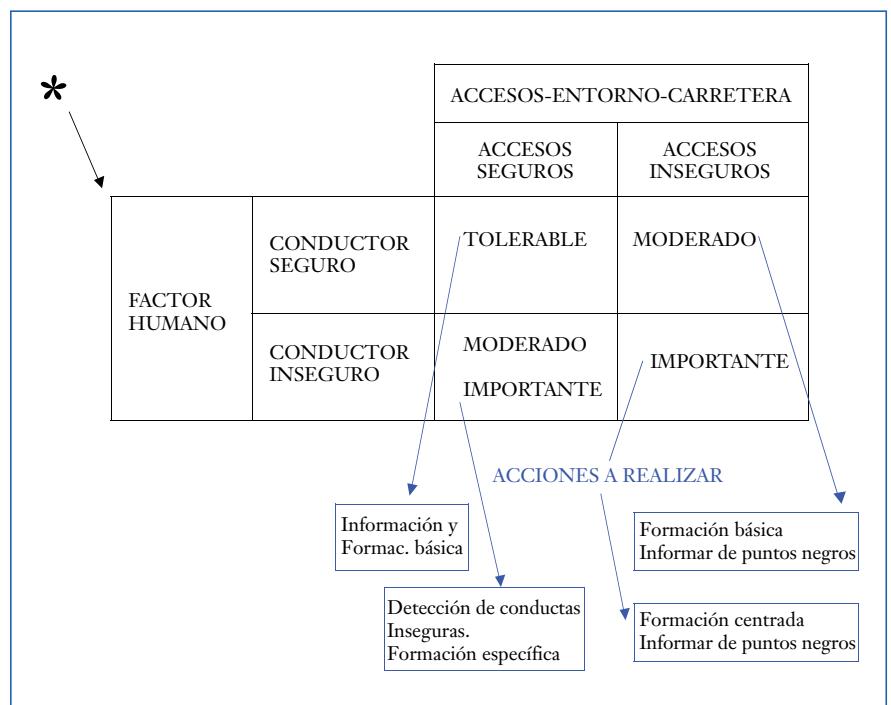


Figura 4. Protocolo de actuación. (II)

mos qué pasos hay que dar para elaborar el plan y llevarlo a la práctica.

En primer lugar, debemos discriminar entre accidente in itinere y no in itinere, ya que con el accidente en misión no existen dudas.

Básicamente y atendiendo a lo indicado en el punto dos del artículo 115 de la Ley General de la Seguridad Social, accidentes in itinere son aquellos que sufre el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo. La definición parece clara pero en ocasiones la interpretación no suele ser sencilla, como los ejemplos que reproducimos a continuación:

– Se consideró in itinere el accidente sufrido al utilizar un trayecto alternativo para evitar atascos de circulación (TSJ Bilbao 21/1/97) o también cuando el trabajador paró para repostar carburante (TSJ Málaga 14/10/97). Así mismo también lo fue cuando el operario regresaba al trabajo tras un permiso para gestiones particulares (TSJ Sevilla 5/3/96).

– No se consideró como accidente in itinere el que sufrió un trabajador que se dirigía a una sucursal bancaria para cobrar la nómina (TSJ Las Palmas 11/7/97). Tampoco cuando el trabajador se dirigía a casa de su novia al salir del trabajo (TSJ S.C.Tenerife 12/1/98).

En general, no se considera in itinere cuando se utiliza un trayecto distinto al habitual sin causa justificada o cuando se introducen interrupciones en el desplazamiento sin que se justifiquen los motivos de ese retraso (TSJ La Coruña 22/4/97).

Los accidentes in itinere se codifican en los partes de accidentes de trabajo (Orden Ministerial M.T. y S.S. 16/12/87 BOE 29/12/97) en la sección cuarta con el código (3) y los “en misión” con el código (2).

El plan de actuación e intervención, tendrá dos vertientes, la actuación a nivel individual e inicial si el trabajador es de reciente incorporación, o bien en modo grupal si los trabajadores ya llevan un cierto tiempo en la empresa. No obstante es conveniente aplicar poco a poco a todos los operarios de la plantilla el protocolo que indico a continuación.

El operario, de reciente incorporación, habrá pasado un periodo de selección de personal entre otros candidatos, una vez seleccionado pasará un reconocimiento médico donde se podrán detectar posibles limitaciones o no para el desarrollo normal de su puesto (aptitud) y también para la conducción de vehículos, limitaciones que raras veces van a

impedir que el trabajador no pueda conducir un vehículo, no obstante se podrían detectar algunos problemas como la apnea del sueño que en conductores profesionales o conductores asiduos podría ser un grave problema. Una adecuada anamnesis puede ayudarnos a ello. Un simple control visual también puede ser de gran utilidad.

Si el trabajador supera, que es lo normal, el reconocimiento médico, es contratado y en éste proceso suele mantener una entrevista con alguna persona responsable del departamento de personal la cual le informa de las características de su contrato, en ésta entrevista se le debe comunicar al trabajador el interés de la empresa por la cultura preventiva, cultura donde estará integrada

la política de seguridad vial de la empresa.

En esa entrevista ya con menos tensión que las previas a la contratación se le debe preguntar al trabajador dónde vive, con qué medio de locomoción se va a desplazar, etc., cuestión ya indicada en el protocolo expuesto en las figuras 3 y 4.

El siguiente paso consistirá en obtener información acerca del vehículo utilizado por el trabajador, esto se puede realizar mediante un cuestionario que cumplimenta el propio trabajador, con la referencia de haber pasado una ITV reciente o bien efectuando un chequeo o revisión en un taller colaborador de la empresa, taller que emitiría un pequeño informe al respecto.



Si está muy claro que el vehículo está en mal estado, se recomendaría al trabajador su adecuación, revisión más profunda o incluso proceder a algún tipo de reparación, operación que de no realizarse por parte del empleado, podría poner en peligro su vida debiendo por ello aceptar las sugerencias de la empresa de utilizar un medio alternativo de transporte o de reparar las deficiencias observadas en el vehículo pudiendo la empresa facilitar de alguna forma esto.

Si detectamos que el trabajador se desplaza con un vehículo en pésimo estado, sin pasar ITV debiendo haberla pasado, con los neumáticos con grandes deficiencias el parabrisas astillado, etc., deberíamos convencerle del riesgo que corre y que quizás él ignora.

Si el chequeo del vehículo es positivo, que será lo normal, el trabajador cumplimentará un cuestionario gracias al cual podremos conocer aspectos relacionados con el/los itinerarios que recorre, tiempo empleado y distancia recorrida, accidentes en los que se ha visto implicado, si detecta o no zonas peligrosas en los trayectos que recorre, si se encuentra con caravanas o retenciones, uso o no del móvil conduciendo, características de su vehículo, si dispone o no de airbag, grado de utilización del cinturón de seguridad, etc. Estos datos que deberán estar relacionados con otros procedentes de la observación de su conducta al volante junto a otros de tipo demográfico nos pueden servir para elaborar un perfil del nuevo trabajador que nos servirá para “clasificar” inicialmente al trabajador atendiendo a su conducta conduciendo y al itinerario que recorre en un conductor con un riesgo: tolerable, moderado o importante haciendo uso de la nomenclatura referida en la norma experimental UNE-81-905.

En función del nivel de riesgo estimado adoptaremos unas acciones a tomar a medida para ese trabajador.

Es evidente que existirá un sesgo en la realización del cuestionario ya que la persona que lo cumplimenta sabe que está identificado, de todas formas ello dará a entender al nuevo empleado que la empresa está interesada en la seguridad vial y ya es algo positivo. Más adelante y a nivel grupal podemos obtener cuestionarios ya anónimos similares al planteado a nivel individual (formas paralelas) mediante los cuales podremos obtener información relevante e interesante, información que el empleado dará sin mayor problema pues la supuesta desconexión entre los accidentes de tráfico y

los laborales hará que el trabajador no se inhiba en sus respuestas.

### Medidas útiles

Si se decide en un momento determinado elaborar un plan general, las siguientes medidas pueden ser de utilidad:

a) En primer lugar, realizar un estudio de clima laboral en la empresa, ello nos permitirá conocer cuál es el ambiente psicosocial y si existe algún problema que previamente deberíamos considerar, también el estudio puede darnos alguna referencia acerca de la idoneidad o no de plantear una campaña en la que van a estar inmersos todos los empleados.

b) Recopilar todos los accidentes ocurridos en los últimos cinco años, elaborando índices y porcentajes de accidentes generales e in itinere, días de baja, día y hora del accidente, edad del lesionado, tipo de contrato, etc.

c) Estudiar la accidentabilidad en los accesos, carreteras y zonas cercanas a la empresa.

d) Identificar sobre plano a escala adecuada puntos negros y zonas de riesgo en un perímetro razonable teniendo en cuenta las localidades desde donde se desplazan los operarios.

e) Analizar los riesgos de los itinerarios alternativos y atajos para acceder a la empresa o volver al domicilio y poner en conocimiento de los trabajadores las conclusiones.

f) Facilitar revisiones a los vehículos, un mecánico de taller relacionado con la empresa podría realizar revisiones básicas y gratuitas a los vehículos mientras el operario está trabajando. Hay compañías de seguros que efectúan este tipo de revisiones con carácter gratuito.

g) Fomentar conductas y actitudes seguras en la conducción, predicar con el ejemplo, generar programas al respecto.

h) Solicitar a los trabajadores su colaboración y pedirles que nos indiquen las zonas de riesgo en sus desplazamientos diarios. Los cuestionarios deben ser preparados por personas con cierta práctica, con el número de preguntas adecuado y con una redacción clara que facilite su cumplimentación y posterior análisis mediante procedimientos estadísticos adecuados como pruebas “t”, “chi cuadrado” y técnicas multivariadas como identificación de clusters y análisis factorial para identificar conjuntos de variables. Un cuestionario mal diseñado impedirá la aplicación de la técnica estadística

adecuada reduciendo o impidiendo aspectos básicos de la investigación.

i) Impartir formación e informar acerca de cuestiones relacionadas con seguridad vial.

j) Mantener reuniones periódicas sobre el tema fomentando la dinámica de grupos y participación de los trabajadores.

Por último, la aplicación de “técnicas de observación” también nos pueden servir de ayuda, así el fijarnos si los trabajadores se colocan el cinturón al ir a comer a bares cercanos a la empresa, la señalización de maniobras al aproximarse a fábrica, el cargar con el móvil y dejarlo junto al salpicadero son “gestos” detrás de los cuales puede haber un accidente en potencia, de la misma forma que la desconexión del móvil al entrar en el vehículo o la colocación inmediata del cinturón, son actos que al ser vistos por nuestros acompañantes facilitarán la transferencia de éstas conductas a otros trabajadores.

Supongo que los argumentos aportados son más que suficientes para demostrar la necesidad de trabajar en prevención sobre los accidentes in itinere aunque quizás el hecho de que una de cada tres personas que fallezcan lo sea debido a estos accidentes sería más que suficiente para tomarnos en serio de una vez la prevención de los accidentes in itinere.

## AUTOR

**Miguel Verdeguer Cuesta**

miguel\_verdeguer@fremap.es

Ingeniero técnico industrial y licenciado en Psicología. Técnico superior en Prevención de Riesgos Laborales, Fremap (Servicio de Prevención). Actualmente realiza la tesis doctoral sobre prevención de accidentes in itinere en el INTRAS.