



**fundación
confemetal**

La formación con nuestro acento



CEDE EL PASO A LA SEGURIDAD

Con la financiación de:

Código de acción:
AE-0088/2015



**FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES**

Convocatoria de asignación de recursos para Acciones Sectoriales contempladas en el Objetivo 4 de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, correspondiente al ejercicio 2015-2016.

“El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva de la entidad ejecutante y no refleja necesariamente la opinión de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales”.

Contenidos

1. Presentación
2. ¿Cuándo se considera que un accidente es in itinere?
3. ¿Cómo proceder cuando se produce?
4. Principales causas que provocan accidentes in itinere: factores de riesgo
5. El conductor: aptitudes, actitudes y circunstancias
6. El vehículo y sus condiciones de seguridad
7. El entorno físico y climatológico
8. Alteraciones psicofísicas transitorias
9. Técnicas para una conducción más segura: Prevención y Seguridad Vial
10. Transporte público y movilidad sostenible
11. Teléfonos, webs y Apps de interés



1. Presentación

El proyecto

La Fundación Confemetal, con la financiación de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, en el marco de la convocatoria de asignación de recursos para Acciones Sectoriales contempladas en el Objetivo 4 de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, 2015-2020, ha desarrollado el proyecto “Cede el paso a la seguridad”, cuyo principal objetivo es llevar a cabo una campaña de información y sensibilización sobre los accidentes in itinere entre las empresas del sector de la Fabricación de Material y Equipo Eléctrico (CNAE 27), con menos de 50 trabajadores y sin representación sindical.

Según los datos del Instituto Nacional de Estadística, en el territorio nacional existen 2.070 empresas del sector, 652 de las cuales tienen una plantilla inferior a 50 trabajadores.

Durante el año 2015 se produjeron 1.600 accidentes de trabajo en el sector, de los cuales 180 fueron accidentes in itinere. Con datos a fecha julio de 2016 se acumulan ya 968 accidentes, siendo 94 accidentes in itinere.



2. ¿Cuándo se considera que un accidente es in itinere?

Los tribunales de justicia han venido **ampliando el concepto de Accidente de Trabajo** a los cambios sociales y laborales, de tal manera que han ido incluyendo dentro del concepto Accidente in itinere, algunos de los ocurridos en las acciones previas o posteriores a la jornada laboral, pero **siempre que hubiera existido un nexo causal** entre ellos y las obligaciones laborales del trabajador accidentado.

Los requisitos para considerar un Accidente Laboral de Tráfico in itinere **no se encuentran recogidos en ninguna Ley, sino que se van fijando a través de numerosas sentencias judiciales,** consolidándose así **factores necesarios, simultáneos e imprescindibles** para determinar la existencia del Accidente in itinere. Estos factores, que siempre han de concurrir, **son cuatro: Teleológico, Cronológico, Topográfico y Mecánico.**

- **El factor teleológico.** El trayecto es el **nexo causal**, el desplazamiento en el que se produce el accidente debe estar motivado única y exclusivamente para ir o volver del trabajo, ha de ser un recorrido lógico, en el que no se produzcan desvíos, interrupciones o alteraciones significativas del trayecto por un interés particular.

- **El factor cronológico.** El accidente debe ocurrir dentro de un **lapso de tiempo razonablemente cercano a la hora de salida o entrada del trabajo**, considerando las distancias a cubrir, el medio de transporte utilizado por el trabajador, y otros condicionantes, como puede ser el tráfico.
- **El factor topográfico.** El accidente debe ocurrir en un **espacio físico que esté dentro del trayecto habitual y normal** de ida o de vuelta del trabajo. El accidente in itinere solo puede producirse **cuando se ha iniciado el desplazamiento**.
- **El factor mecánico.** El medio de transporte utilizado, sea individual o colectivo, ha de ser racional y adecuado.

El **accidente de tráfico «en misión»** es otra **modalidad** de accidente de trabajo que se produce durante el trayecto que el trabajador ha debido realizar por motivos profesionales, es decir, el trabajador está realizando un desplazamiento, habitual o puntual, para cumplir con un cometido encomendado por su empresa.



3. ¿Cómo proceder cuando se produce?

Evidentemente, nuestra forma de actuar en el caso de sufrir un Accidente in itinere **dependerá de la gravedad del suceso** y, por lo tanto, de las consecuencias que haya podido tener para nuestra integridad física o psíquica. Si somos capaces de ello, cuando hayamos sufrido un Accidente de Trabajo in itinere, debemos **comunicarlo a la empresa**, para que ésta lo notifique a la Mutua de accidentes de trabajo.

Desde el departamento de Prevención nos indicarán el centro asistencial de la Mutua de accidentes más cercano y procederán a tramitar el “Volante de solicitud de asistencia”.

Si acudimos al centro asistencial de la Mutua de accidentes de trabajo que tenemos asignado, **indicaremos** la naturaleza del accidente y, caso de haberlo hecho, señalar que hemos avisado a la empresa de que el accidente es in itinere.

Si el accidente es grave y el servicio médico de emergencias nos derivara a un centro hospitalario público, no debemos preocuparnos, tendremos que hacer constar, si somos capaces, que el accidente ha sido in itinere; la Mutua de accidentes de trabajo contactará con el hospital para hacerse cargo de los gastos y trasladarnos

a un centro hospitalario de la Mutua, siempre que médicamente resulte posible.

No deberemos acudir directamente a un centro de atención primaria del servicio público de salud para que nos examinen y consideren una baja por accidente, puesto que debe ser la Mutua de accidentes de trabajo la que aporte la prestación económica y médica que fuera precisa. La Mutua gestionará las cuestiones médicas y las económicas, será la encargada de dar la baja y el alta una vez concluida la asistencia sanitaria. Será la Mutua la que podrá emitir, o bien un “Parte de baja por contingencias profesionales”, o bien un “Parte de asistencia sin baja”.

Como en los accidentes in itinere, **en el caso de los accidentes en misión**, los que se producen en desplazamientos encomendados por la empresa, nuestra forma de actuar dependerá de la gravedad de las consecuencias del accidente, pero si estamos conscientes, actuaremos como en el supuesto de los in itinere indicando que se trata de un Accidente en Misión.



4. Principales causas que provocan accidentes in itinere: factores de riesgo

En los Accidentes de Trabajo de Tráfico intervienen tres **tipos de factores: humanos, mecánicos y medioambientales** que, en la mayoría de los casos, aparecen de manera **combinada** en mayor o menor medida.

Los factores humanos. El trabajador actúa como conductor, pasajero, usuario de transporte o peatón, estando presentes, en la mayoría de las ocasiones, las capacidades de la personas para evitar o minimizar los riesgos y las lesiones a través de hábitos o conductas adecuadas y respetuosas.

Los factores mecánicos. En este caso nos referimos a los medios de locomoción empleados, lo que incluye el buen estado, los mantenimientos y las revisiones obligatorias de los vehículos, que cuando se trate de vehículos particulares, dependerán del trabajador. En el caso de vehículos de empresa, la responsabilidad de los mantenimientos y de las revisiones recae sobre el empresario.

Los factores medioambientales. Comprenden todas aquellas circunstancias que rodean al medio de transporte y al trabajador, lo que incluye todo lo relacionado con las condiciones meteorológicas (nieve, hielo, lluvia, niebla, etc.),

el estado de la vía o calzada, la señalización, y cualquier otra circunstancia ajena a la persona y al medio utilizado para su desplazamiento.



5. El conductor: aptitudes, actitudes y circunstancias

Nuestra actitud es esencial a la hora de conducir un vehículo, y si bien las aptitudes no siempre son susceptibles de poder mejorarse, la actitud sí **es posible adecuarla para alcanzar unos mayores índices de seguridad** en los desplazamientos.

Para poder trabajar y cambiar actitudes inadecuadas en la acción de conducir, lo primero que tenemos que hacer es un **análisis honesto de nuestros comportamientos** y detectar cómo influyen en nuestra conducción. Seguidamente habría que estar dispuestos a corregir las conductas inadecuadas para evolucionar hacia hábitos correctos que conformen actitudes positivas y, por lo tanto, más seguras.

La identificación de nuestras actitudes y formas de conducir ha de ser un proceso dinámico tendente a **transformar comportamientos** agresivos, inadecuados y poco respetuosos, en conductas relajadas, correctas y tolerantes. Alcanzar unas aptitudes positivas **nos permitirá enfrentarnos a las circunstancias adversas con mayores garantías de seguridad.**

El **exceso de confianza** es, en este sentido, uno de los principales enemigos del conductor, al considerar que las condiciones se van a mantener siempre inalterables, circunstancia que, evidentemente, no siempre se cumple, puesto que si bien el recorrido es el mismo, **las circunstancias son variables y hay que estar siempre alerta.**



6. El vehículo y sus condiciones de seguridad

Los vehículos, como máquinas que son, **deben ser seguros para los usuarios y mantener a lo largo de toda su vida útil** las condiciones de seguridad, que vienen **verificadas de fábrica y homologadas por el propio fabricante o distribuidor**. Para mantener estas condiciones de seguridad es imprescindible que el **propietario o responsable** de cualquier vehículo a motor realice el **mantenimiento adecuado y la puesta a punto** de todos sus elementos de seguridad.

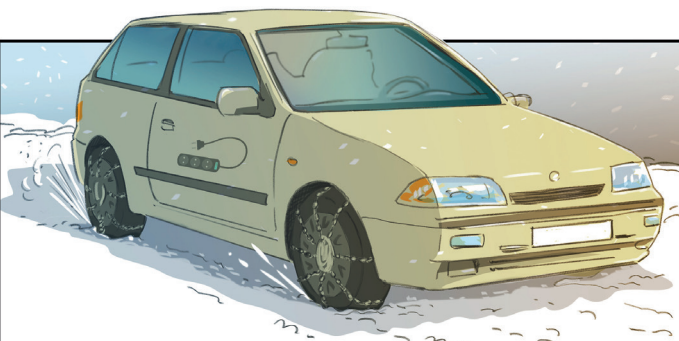
El **permiso de circulación** que recibimos al adquirir un vehículo nuevo o usado, garantiza que éste está matriculado y que es apto para la circulación, identificando a su propietario y reflejando las condiciones mecánicas y las características del vehículo, que no pueden ser alteradas si las modificaciones no son notificadas y aprobadas. Este documento es el que autoriza que nuestro vehículo pueda circular por las vías públicas.

La **tarjeta de inspección técnica (ITV)**, acredita que el vehículo reúne las características necesarias para continuar circulando. En la tarjeta se anotarán las inspecciones técnicas obligatorias a las que puede estar sometido el vehículo en función de su antigüedad, tipo,

masa máxima autorizada o servicio al que esté dedicado.

Los **neumáticos**, la **amortiguación**, las **luces de alumbrado y la señalización** han de mantenerse siempre en perfecto estado. Tanto los **elementos de seguridad activa como pasiva** son garantía de seguridad.

Según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), la **antigüedad media de los vehículos** en los que se desplazaban los fallecidos en carretera en los primeros seis meses de 2015 asciende a 13,6 años. El riesgo de fallecer o resultar herido grave se multiplica por dos al comparar los accidentes ocurridos con vehículos de 10 a 15 años de antigüedad, en relación con los de menos de 5 años.



7. El entorno físico y climatológico

A los factores humanos y mecánicos se suman otros mucho **más heterogéneos y difíciles de controlar**. Se trata de los factores medioambientales que, **en combinación** con factores **humanos** -normalmente por falta de previsión, déficit de atención o falta de precaución frente a estos factores externos- o en sinergia con factores **mecánicos** -habitualmente por no realizar un mantenimiento correcto de los vehículos- causan fatales accidentes con daños dramáticos para las personas; en muchos de estos casos, están presentes los tres tipos de factores en diferentes proporciones.

De cada cuatro accidentes de tráfico, uno tiene lugar con condiciones climáticas adversas, ya sea lluvia, hielo, nieve, viento o niebla. Un 81,3% se produce con lluvia, un 4,6% con niebla, un 4,1% con viento fuerte y un 1,6% con nieve, según los datos de la DGT. Los conductores han de tratar de minimizar los riesgos cuando están expuestos a estas condiciones, evitando desplazamientos en las condiciones más adversas y **adaptando la conducción** a estos fenómenos, disminuyendo la velocidad, aumentando las distancias de seguridad y realizando una conducción tranquila. Evidentemente, es imprescindible reforzar la atención frente a situaciones inesperadas.

El **estado de las carreteras** es también un factor que escapa al control del conductor, por lo que es importante considerar rutas alternativas, en especial si las condiciones climatológicas resultan adversas.



8. Alteraciones psicofísicas transitorias

Las denominadas alteraciones psicofísicas transitorias **alteran la aptitud del conductor sin que éste sea plenamente consciente de ello**. Entre los causantes de estas alteraciones tenemos: el alcohol, las sustancias estupefacientes, algunos medicamentos, la fatiga, el estrés y el sueño. Estos factores modifican muy negativamente las capacidades para la conducción.

La fatiga está detrás del 57% de los accidentes de tráfico y es la principal causa del 10% de los accidentes mortales; el cansancio merma nuestras capacidades sensoriales y motoras, por lo que incrementa notablemente el riesgo de un accidente, especialmente si surge una circunstancia inesperada, frente a la que reaccionaremos más tarde y con mucha menos destreza.

El riesgo de **quedarse dormido al volante** es alto cuando no se ha descansado lo suficiente, por eso hay que interrumpir el viaje cuando aparecen los primeros síntomas de sueño, puesto que tratar de resistirse al sueño no es una opción aconsejable.

Las drogas en general y el alcohol en particular, alteran de diversas maneras nuestra

percepción de la realidad al **modificar nuestra normalidad sensorial y propiciar comportamientos, conductas y reacciones impropias** de la persona en condiciones normales y radicalmente opuestas a lo que se entiende por una conducción segura para uno mismo y para los demás.

El **límite legal** de alcohol está en los 0,5 gr./l en sangre o 0,25 mg./l en aire espirado; los límites para conductores profesionales y conductores noveles son más restrictivos: 0,3 gr./l en sangre o 0,15 mg./l en aire espirado. La presencia de drogas y las tasas superiores a 0,6 gr./l en sangre o 1,2 mg./l en aire espirado están tipificadas como delito, así como negarse a someterse a las pruebas en un control de alcohol o drogas.

Con respecto a los **medicamentos**, en el caso de tener que ponernos en tratamiento o medicarnos, además de conocer los efectos previstos es importante informarse sobre los efectos secundarios o si hemos mezclado unos medicamentos con otros en un mismo tratamiento.



9. Técnicas para una conducción más segura: Prevención y Seguridad Vial

La Ley de **Prevención de Riesgos Laborales** indica que el empresario deberá aplicar medidas que integren el deber general de prevención, evitando los riesgos o frente a los que son inevitables: **identificándolos, evaluándolos y combatiéndolos** desde su origen, si fuera posible. También queda recogido en esta Ley de Prevención que el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba una **formación** suficiente y adecuada en materia preventiva, que deberá estar centrada específicamente en el puesto de trabajo y adaptarse a la evolución de los riesgos. Por lo tanto, la **seguridad vial** debería estar presente, de alguna manera, en los programas de formación de las empresas, puesto que, a través de una buena información, es posible combatir muchos accidentes.

Involucrar a la gerencia en la tarea de prevenir accidentes in itinere es uno de los primeros pasos para avanzar hacia un **Plan de Movilidad**, que se compone de medidas diseñadas y aplicadas por las empresas para racionalizar los desplazamientos y minimizar la exposición al riesgo de accidente de tráfico.

Sin embargo, **cualquier esfuerzo por parte de la empresa será baldío si el propio**

conductor no se conciencia y realiza una conducción que extreme las precauciones.



10. Transporte público y movilidad sostenible

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la **DGT** establece el derecho de la ciudadanía a moverse bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible.

Para ello define cinco ejes fundamentales:

1. Movilidad ecológica
2. Movilidad competitiva
3. Movilidad universal
4. Movilidad saludable
5. Movilidad segura

Una **planificación participativa** de la movilidad urbana sostenible y su integración con la ordenación urbanística serviría para paliar el problema cotidiano de soportar trayectos en coche que suponen accidentes, estrés, y una merma importante de nuestra calidad de vida en forma de **pérdidas de horas** laborales y de ocio.

Un ejercicio interesante sería **analizar las alternativas de movilidad** que tenemos a nuestro alcance, bien compartiendo

vehículos privados, revisando las alternativas de transporte público que podemos tener, utilizando bicicleta o incluso caminando hasta el trabajo, puesto que muchas veces nos sorprendemos al comprobar que algunos trayectos a pie, o una combinación de trayecto a pie con transporte público, no resultan tan fatigosos como pensábamos, lo que supone, además de un ahorro económico, un hábito saludable.

11. Teléfonos, webs y Apps de interés

Web sobre la prevención de accidentes laborales en carretera:

<http://www.seguridadviallaboral.es/index.php/accidente-trafico-trabajo/que-son>

Web donde se puede consultar el estado del tráfico en tiempo real:

<http://infocar.dgt.es/etraffic/>

Infografía con información básica sobre seguridad en carretera:

<https://www.guiarepsol.com/es/planifica-tu-viaje/seguridad-en-carretera/>

Consejos en carretera:

<http://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-carretera>

Información sobre la hoja de rescate:

<http://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-caso-de-emergencia/hoja-de-rescate>

Normativa primeros auxilios:

<http://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-caso-de-emergencia/normativa-primeros-auxilios>

Cómo actuar en caso de emergencia:

<http://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-caso-de-emergencia/como-actuar-ante-una-emergencia>

Conducta PAS:

<http://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-caso-de-emergencia/primeros-auxilios>

Localización de radares:

<http://www.dgt.es/es/el-trafico/control-de-velocidad/index-radares.shtml>

Puntos negros:

<http://www.dgt.es/es/el-trafico/puntos-negros/puntos-negros-2014.shtml>

Teléfonos de interés:

Teléfono de emergencia: **112**

Tras la comunicación a esta línea de una emergencia, se movilizan y coordinan de manera aislada o en conjunto, los recursos sanitarios, policiales (Cuerpo Nacional de Policía, Guardia Civil, Policías Autonómicas y Policía local), recursos de extinción de incendios, rescate y protección civil, con el fin de atender las distintas emergencias ocurridas y demandadas.

Información sobre el tráfico y auxilio en carretera: **011**