
Hacer prevención contribuyendo a la competitividad y rentabilidad de las empresas. La inversión en seguridad vial laboral

D. Carles Salas Ollé

Profesor Asociado Departamento Organización
Empresas UPC
Responsable Seguridad y Salud de TUSGSAL

La seguridad vial es, sin duda, uno de los asuntos de salud pública de mayor importancia tanto en países desarrollados como en los del tercer mundo. Así lo reconocieron en su día la Organización Mundial de la Salud (OMS) y Naciones Unidas (UN) a través de sendos informes y resoluciones. En tales referencias se reconocía la tremenda carga de mortalidad a escala mundial que se deriva de las colisiones en las vías de tránsito, el 90 % de las cuales se producen en países de ingresos bajos y medios.

El por qué esto es así, sin duda, tiene respuestas categóricas de suficiente peso entre las que podemos encontrar intereses éticos y morales, pero también económicos.

No existe ningún lobby que desarrolle negocios en pro de los accidentes de tráfico y en cambio sí los hay con importantes intereses en la fabricación y venta de vehículos o de elementos de seguridad para dichos vehículos, o para implantar en las vías, o también en la formación inicial o de reciclaje en los conductores.

Todo ello configura un escenario muy propicio para que las administraciones encuentren partners y razones más que suficientes como para combatir los accidentes de tráfico y prevenirlos.

Existen muchos e importantes estudios en diferentes partes del mundo, que inciden en los elevadísimos costes monetarios, humanos y de otras catalogaciones; que estos accidentes tienen sobre el erario público, sobre las víctimas o sobre las empresas a las que pertenecen las víctimas. Se han realizado estimaciones acerca de que el coste de los accidentes de tráfico oscila entre el 1.2-2.3 del PIB anual. El propio Banco Mundial (organismo especializado de UN), a través del Fondo Global para la Seguridad Vial, tiene como objetivo apoyar las iniciativas encaminadas a reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en los países de bajos y medianos ingresos.

El Programa Internacional de Valoración de Carreteras (IRAP, International Road Assessment Programme), que es una organización sin fines de

lucro dedicada a salvar vidas mediante vías más seguras, ha realizado unos cálculos llegando a la conclusión de que el valor de una muerte oscila entre el 60*PIB/cápita y el 80*PIB/cápita; y el valor de una lesión grave oscila entre el 12*PIB/cápita y el 24*PIB/cápita.

Por otro lado, la seguridad vial laboral es un aspecto de la prevención de riesgos laborales sobre el que parece que se ha puesto, por fin, el foco necesario como para desarrollar planes de actuación que sirvan para reducir la accidentalidad y sus costes asociados.

Sin embargo, los ya conocidos planes de movilidad, han quedado en muchas ocasiones como meros documentos que han sido poco o nada desarrollados de facto en los planes de actuación de las empresas. En el mejor de los casos, se han llevado a cabo tímidas acciones resaltadas en estos planes pero no han sido desarrollados planes de actuación integral de forma genérica en las empresas. Aún habiendo sido incentivados por la normativa española, ello no ha producido el auge que quizás pudiera haberse pensado de cara a abordar los riesgos viales laborales en las empresas; quedando, en muchas ocasiones, como mera gestión documental sin traducción operativa real.

La interpretación para los técnicos de prevención y para los gestores de empresa acerca de este asunto no puede ser más que una sola, y naturalmente tendrá que ver con las actividades que realicen sus trabajadores, las cuales tienen que ser practicadas con las mejores garantías de salud y seguridad incluso aunque parte de esas actividades se ubiquen fuera de la empresa. Sino, los riesgos descontrolados extra laborales pueden ocasionar problemáticas de salud que serán muy difíciles de delimitar en su asignación a si se trata de daños a la salud laborales o no laborales, y, por otro lado, ocasionarán a la empresa pérdidas productivas que acabarán generando costes de tipo directo e indirecto en su actividad.

La seguridad vial laboral, no es más que un escenario para integrar dentro de este enfoque, y sino se asume por parte de las empresas que debe im-

plementarse en la actividad preventiva de la propia empresa, existirán riesgos y daños a la salud que tienen que ver directamente con los trabajadores, y que implican unos importantes costes, directos e indirectos, que estarán descontrolados (no identificados o identificados indebidamente, sin medidas preventivas o con medidas preventivas asociadas pero no adecuadas, etc.).

El sistema de gestión de la empresa, y más concretamente el sistema de gestión de seguridad y salud, debe considerar de lleno las circunstancias, factores, consecuencias y costes que estos accidentes suponen con el fin de poder combatirlos.

Los análisis coste-beneficio aplicados a la gestión de la prevención de riesgos son necesarios, no obstante el beneficio de la prevención como valor añadido las empresas nunca queda suficientemente puesto de manifiesto cuando se abordan argumentos rentabilistas puramente económicos. Es necesario también realizar estimaciones que pongan el acento sobre los valores intangibles pero innegables que ofrece la gestión de la seguridad y salud en el trabajo.

La seguridad vial laboral es un buen campo para manejar estos conceptos.

Según apunta la UE, la distribución del total de costes generados por la movilidad, se distribuyen de la siguiente forma:

- 30 % cambio climático
- 27 % contaminación atmosférica
- 24 % accidentes de tráfico
- 19 % otros
(ruido, impacto en naturaleza-urbano, etc.)

Los accidentes laborales de tráfico tienen una especial relevancia dentro del conjunto de los accidentes de trabajo y de los accidentes de tráfico en general. Así, en torno al 11 % de la siniestralidad laboral son accidentes laborales de tráfico. Lo que viene a representar aproximadamente: 1 de cada 10 accidentes de trabajo LEVES, 1 de cada 5 accidentes de trabajo GRAVES y 1 de cada 3 accidentes de trabajo MORTALES.

Prácticamente el 75 % son “*in itinere*” y el 25 % restante en jornada laboral, siendo el índice de incidencia de los “*in itinere*”, 2,8 veces mayor que en jornada de trabajo. También la gravedad de los accidentes “*in itinere*” es mayor.

Estos accidentes vienen a representar en nuestro país unos 2 millones de jornadas anuales de trabajo perdidas a causa de los “*in itinere*” y del orden de 750.000 a causa de los producidos en jornada laboral. El efecto “iceberg” nos dice que los costes totales “ocultos” de este tipo de accidente son de 8 a 20 veces más elevados que los costes directos explícitos.

Además, es necesario considerar, que en los accidentes laborales de tráfico la duración media de la incapacidad temporal y el número de jornadas anuales perdidas que comportan es mayor que en los demás accidentes laborales, por lo que los costes de tales bajas es mayor.

El análisis de la rentabilidad de la prevención, de forma genérica, no puede ser acometido a través de métodos convencionales de análisis coste-beneficio debido a la no siempre inmediatez de resultados económicos y al especial aporte de la prevención en valores intangibles, los cuales no son traducibles en términos financieros de manera fácil y directa. La gestión del capital intelectual y los intangibles que este genera constituyen el principal activo organizacional que debe ser cuidadosamente aprovechado y medido para consolidar los procesos de cambio en donde exista, como es el caso, una notoria componente cultural.

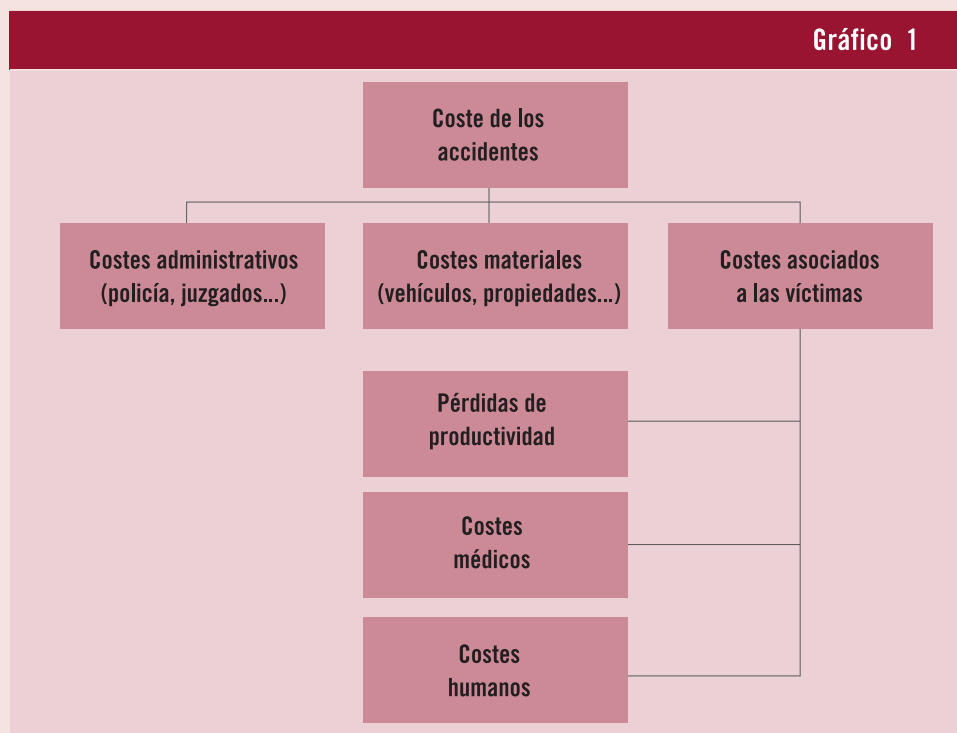
Existen algunos importantes estudios internacionales acerca de la rentabilidad de la prevención en el campo de los accidentes viarios laborales y, gracias a ellos se identifican una serie de buenas prácticas o de medidas que las empresas llevan a cabo con rentabilidad demostrada. Así, estas medidas quedan identificadas agrupándose según el ámbito de actuación, y podrían resumirse en la siguiente tabla (aunque existan algunas más que no aparecen en ella): **(Ver Tabla 1)**

Tabla 1

Medidas dirigidas al conductor
A - Selección de conductores
B - Habilitación de permisos
C - Entrenamiento y formación
D - Evaluación de riesgos
E - Incentivos a la seguridad
F - Uso de dispositivos (móvil, GPS)
G - Monitorización comportamientos
H - Monitorización de tiempos de trabajo y descanso
I - Grupos de discusión
J - Buenas prácticas
K - Vigilancia de la salud
Medidas dirigidas al vehículo
A - Fomento de modalidades seguras
B - Selección de vehículos seguros
C - Aspectos ergonómicos
E - Inspección de vehículos
F - Mantenimiento de vehículos
Medidas organizativas
A - Plan de seguridad y salud L-V
C - Teleconferencias
F - Planificación de rutas
H - Investigación de accidentes

El INSSBT (Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo, antiguo INSHT) realizó un estudio, conjuntamente con la U.P.C. (Universidad Politécnica de Catalunya) sobre el análisis coste-beneficio de la prevención en la seguridad vial laboral, desarrollándolo sobre un esquema de categorización de costes tal y como se muestra en la siguiente figura: **(Ver Gráfico 1)**

Gráfico 1



En este estudio se pudo comprobar como las empresas excelentes en materia de seguridad y salud laboral, son más capaces de trabajar en pro de la prevención de accidentes de tráfico en general, y como tal, el trabajo encuentra una importante rentabilidad en cuanto a coste-beneficio.

Además, se pudo constatar que, incluso en estas empresas excelentes, la gestión de los riesgos viarios, en general, tiene un margen de mejora y profundización importante. Por lo tanto, ante empresas que gozan de un sistema de gestión integral de alto nivel y gran eficacia y eficiencia, se adivina un escenario de inversión y esfuerzos con margen de rentabilidad alto en este campo, tanto en análisis simples de reducción de accidentes viarios y, en esa tesitura reducción de casos de baja laboral con duraciones más largas que las no viarias, como en otros análisis de actuaciones más elaborados.

En empresas con sistemas de gestión más “verdes” y menos maduros es, asimismo, un escenario importantísimo para la obtención de una ratio de coste-beneficio positiva holgadamente, puesto que las opciones de poner en marcha acciones preventivas son muchísimas al no haber evolucionado a este respecto.

Integrando el coste de cada uno de los accidentes acaecidos a la investigación del mismo, y obteniendo el sumatorio de costes totales, así como permitiendo la clasificación de las diferentes tipologías de accidentes, se va obteniendo la cifra de costes que será fundamental para poder plantear líneas de actuación preventivas, que obviamente tendrán también un coste, orientadas hacia la eliminación o reducción de riesgos identificados en las investigaciones y cuyas consecuencias estarán cuantificadas en los costes.

Si no somos capaces de medir estas cantidades, no seremos capaces de proponer ningún tipo de análisis coste-beneficio que sirva como una herramienta más en la gestión habitual de la seguridad y salud de las personas en el medio laboral.

A base de experimentar este apartado de gestión, se podrán llegar a tipificar determinados cálculos de costes evitando el cálculo detallado en cada caso y, así, simplificando el esfuerzo y el tiempo de dedicación a todo ello por parte de los técnicos. Asimismo, será posible, habiendo identificado y clasificado los accidentes por tipologías y causalidad, calcular costes específicos y plantear así medidas también específicas (y su análisis coste-beneficio) para combatir los accidentes.

Solamente calculando el coste de cada accidente y obteniendo cifras totales, se podrá afrontar una gestión integral en seguridad laboral vial que sirva para poder llevar a cabo un análisis coste-beneficio de forma adecuada.

Finalmente, una de las aportaciones más importantes del estudio, fue la elaboración de una tabla de medidas preventivas a implementar asociándolas a su grado de rentabilidad y a su grado de implementación en las empresas. De esta forma, y de forma muy sencilla y sucinta, se puede visualizar qué aportaciones se podrían plantear con mayores o menores expectativas en una empresa determinada, con una vocación clara en trabajar con un enfoque de análisis coste-beneficio de esta medida.

Esta es la tabla: **(Ver Tabla 2)**

Tabla 2

VEHÍCULOS	4. Adquisición de vehículos de flota (criterios o requisitos de seguridad activa y pasiva) + €
	5. Mantenimiento o la inspección de vehículos + €
	6. Aspectos ergonómicos + €
	7. Uso de coche compartido + €
	8. Incentivar el uso de la bicicleta o de ir a pie + €
9. Incentivar el uso de transporte público + €	
VÍAS	1. Corrección de riesgos objetivos (infraestructuras: señalización, información, visibilidad...) + €
	2. Perfeccionamiento de la regulación normativa + €
	3. Mejora de la información (sistema de aviso de incidencias de tráfico o meteorológicas, evitar anuncios distractores, en particular en tramos específicos. + €
	4. Localización de puntos negros + €
PERSONAS	1. Reconocimientos médicos protocolizados de carácter obligatorio + €
	2. Intervención sobre conductas interferentes + €
	3. Señalización y formación, educación vial + €
	4. Control de la fatiga y el sueño + €
	5. Intervención sobre el estrés y factores psicosociales relacionados + €
	6. Consumo de alcohol y/o otras drogas + €
	7. Consumo de medicamentos + €
ORGANIZACIÓN	1. Plan de seguridad y salud L-V + €
	2. Teleconferencias + €
	3. Planificación de rutas + €
	4. Investigación de accidentes + €
	5. Flexibilidad horaria + €

VERDE: + ALTA IMPLANTACIÓN
 € ALTA RENTABILIDAD

AZUL: + MEDIA IMPLANTACIÓN
 € MEDIA RENTABILIDAD

AZUL: + BAJA IMPLANTACIÓN
 € RENTABILIDAD NO DEMOSTRADA

Sin duda, la seguridad laboral vial es uno de los campos de actuación más abiertos y abordables para las empresas en la actualidad y, constituye una apuesta segura de rentabilidad de inversión en prevención de riesgos laborales por todo lo expuesto en el presente artículo.

Les invitamos a considerar la profundización de estas actuaciones en sus empresas, y poner en marcha líneas de actuación con resultados y rentabilidad contrastados.

Bibliografía:

- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. NTP 1092 Coste-beneficio de la prevención de riesgos laborales viarios (I).
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. NTP 1093 Coste-beneficio de la prevención de riesgos laborales viarios (II).
- Salas, C. Seguridad vial laboral escenario preventivo necesario. ISO 39001, la herramienta ideal. "MC Salud laboral", 01 Noviembre 2015, núm. 38, p. 1-5.
- "El verdadero costo de las colisiones viales. El valor de una vida y el costo de una lesión grave". IRAP Worthing House Basingstoke Hampshire Reino Unido. www.irap.net
- ROSEBUD, 2003 Screening of efficiency assessment experiences. State of the art.
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO - UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUNYA (CERPIE), 2014. Coste-beneficio de la acción preventiva frente a los riesgos laborales viarios. Propuesta de modelo para su evaluación.