



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 211

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 6

celebrada el martes 3 de marzo de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

Del señor secretario de Medio Ambiente del Departamento de Movilidad de CCOO a nivel estatal (Llorenç Serrano) para:	2
— Informar sobre la seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000069.) ..	2
— El estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000098.)	2

	Página
Del señor secretario de Acción Social de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT (Hernández Oñate) para:	9
— Informar sobre la seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000068.) ..	9
— El estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000099.)	9
Del Señor presidente del Consejo Empresarial del Transporte de CEOE (Chacón Gutiérrez), para:	19
— Informar sobre la seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las Empresas. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000067.) ..	19
— El estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000097.)	19

Se abre la sesión a las once horas de la mañana.

COMPARECENCIAS:

DEL SEÑOR SECRETARIO DE MEDIO AMBIENTE DEL DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD DE CCOO A NIVEL ESTATAL (LLORENÇ SERRANO) PARA:

- **INFORMAR SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LAS EMPRESAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000069.)**
- **EL ESTUDIO DE LA INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A LA EMPRESA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000098.)**

El señor **PRESIDENTE:** Iniciamos la sesión, que está destinada a la celebración de tres comparecencias, solicitadas por el grupo del Partido Popular y el grupo del Partido Socialista, y que hace referencia a una cuestión que nos preocupa en esta Comisión. Nos parece que es muy relevante, desde la perspectiva del análisis de los factores que inciden en la siniestralidad laboral y en la accidentalidad laboral, el enfoque de la prevención del riesgo laboral. Es un enfoque que no ha sido, ni siquiera en el ámbito científico pero tampoco en el ámbito político, objeto de un análisis pormenorizado, y sin embargo un gran porcentaje de los siniestros, de los accidentes laborales, se produce bien in itinere, que son accidentes de estas características, o bien dimanando, de alguna manera, de los problemas o de las deficiencias de los

planes de prevención que la Ley del año 1995 de Prevención de Riesgos Laborales exige confeccionar y que no se extienden, desafortunadamente, a los ámbitos extramuros del propio recinto empresarial. Desde esta perspectiva, nos parece importante, y por tanto queremos agradecer, la presencia de los tres interlocutores que nos acompañan y sus representantes. El señor Llorenç Serrano, en primer lugar, es el secretario de Medio Ambiente del departamento de Movilidad de Comisiones Obreras a nivel estatal. Será la primera comparecencia, que vamos a iniciar inmediatamente. A las once y media, o cuando acabe la primera comparecencia, comparecerá igualmente don Eduardo Hernández Oñate, secretario de Acción Sindical de la Federación de Transportes, Comunicaciones y del Mar de la Unión General de Trabajadores, y tras esta terminaremos la jornada, sobre las doce o las doce y media, con la comparecencia de don Lorenzo Chacón Gutiérrez, que es el presidente del Consejo Empresarial del Transporte de la CEOE. Quiero agradecer a los tres comparecientes su presencia, su exposición y su locución, que seguramente van a ser muy ilustrativas sobre los trabajos que interesan a esta Comisión. Sin más preámbulos, le doy la palabra al señor Llorenç, que además va a utilizar algún tipo de soporte telemático para ilustrarnos a todos.

El señor **LLORENÇ SERRANO:** Agradezco al Congreso su interés por la opinión de mi sindicato en lo que se refiere a la siniestralidad en las carreteras. Creo que ayudará al mejor desarrollo de la sesión y a sus conclusiones que fundamentalmente me centre en la parte de la siniestralidad laboral asociada al transporte, que es la siniestralidad causada por los desplazamientos del domicilio al trabajo y del trabajo al domicilio, es decir, lo que llamamos in itinere. Me referiré muy por encima —porque sé que el compañero de UGT va a

hacerlo con detenimiento— a los accidentes de los profesionales que usan el automóvil o que son profesionales del transporte en su trabajo diario, pero el interés de mi sindicato está fundamentalmente en centrar la importancia de los desplazamientos del trabajo al domicilio en el conjunto de los resultados de nuestra siniestralidad en las carreteras. Espero que al final de mi exposición vean que esto está fundamentado. En primer lugar, quiero hacer una breve precisión. Yo soy el secretario confederal de Medio Ambiente de Comisiones Obreras. La novedad es que ahora hemos creado un departamento de movilidad integrado dentro de la Secretaría, por lo que soy secretario de Medio Ambiente y responsable también de las políticas de movilidad confederales.

Para entrar en el tema hay que resaltar que, como ustedes saben, en España tenemos unos resultados de siniestralidad laboral que, aunque han mejorado de forma importante en los últimos años, fundamentalmente a partir de 2002, siguen estando por encima de la media de la Unión Europea. Les quiero poner de manifiesto que la componente de accidentes in itinere sigue ganando peso y crece, cuando, en cambio, hemos conseguido entre todos, y sobre todo por la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que los accidentes en el centro de trabajo vayan reduciendo su incidencia e incluso vayan disminuyendo en números absolutos. Se produjo, por tanto, un número importante de accidentes in itinere, casi 100.000 —todos los datos que voy a dar son de 2007, excepto cuando señale que corresponden al año 2008—, e insisto en la idea de que es una componente que va subiendo. Esta componente que va subiendo y que es muy importante, de 100.000 accidentes, el 10 por ciento del total de los laborales, si nos referimos a los mortales todavía es una componente mucho más grande. Casi la mitad —500 de 1.286 en el año 2007— de los accidentes mortales fueron accidentes de tráfico, que es la suma de los que eran in itinere y de los que eran en misión. Por lo tanto, si queremos reducir las víctimas mortales de los accidentes de trabajo, que es un objetivo que tenemos en la estrategia española de prevención de riesgos, es fundamental actuar en seguridad vial, actuar sobre los accidentes de carretera —y ya les avanzo una conclusión— e impulsar un cambio modal en la forma en que vamos a trabajar.

Por otro lado, de los accidentes de trabajo mortales, aproximadamente una tercera parte corresponde al transporte profesional y dos terceras partes a transporte no profesional. Por lo tanto, un colectivo diana importante cuando queremos disminuir estos accidentes mortales o los accidentes de trabajo asociados a la movilidad es el de los conductores no profesionales, sobre los que hasta la fecha prácticamente no hemos realizado ninguna actividad ni ha habido ninguna intención. Dicho de otra forma, el 30 por ciento de los accidentes laborales de tráfico son en misión —como ya les he dicho, no me voy a detener mucho en ellos— y el 70 por ciento in itinere. Por tanto, debemos actuar, por supuesto, en las condiciones de trabajo que generan accidentes en misión, pero

también debemos actuar en los desplazamientos de ida y vuelta del trabajo. Aquí pueden ver que, aunque hemos mejorado en lo que se refiere a accidentes mortales desde el año 2003 a 2007 y esto sigue más o menos la pauta de la mejora de los resultados de accidentabilidad en el conjunto de la movilidad por carretera, es cierto que la componente de accidentes sigue aumentando, seguramente como producto de una mayor actividad y de que nuestra actividad cotidiana demanda cada vez más movilidad, en unas pautas que seguramente habría que aspirar a cambiar. La gráfica que está en pantalla vuelve a demostrar que el total de accidentes in itinere va subiendo y hasta qué punto, como antes señalaba, el componente de los accidentes in itinere va subiendo respecto al conjunto de accidentes de trabajo. Supongo que son conocedores de que la definición de accidentes in itinere viene del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, cuando dice que son accidentes de trabajo los que padece el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo. Más adelante, la jurisprudencia los ha definido aún más, en el sentido de que condición para considerar que es accidente de trabajo in itinere es que el accidente debe haberse producido en el recorrido habitual entre el lugar de residencia y el de trabajo y además que no se hayan producido interrupciones durante el citado recorrido. Por ejemplo, parar en el supermercado a la vuelta del trabajo haría que el accidente que se pudiera producir entre el supermercado y nuestro domicilio dejase de ser un accidente de trabajo, lo cual no obvia que esa movilidad evidentemente está generada por la necesidad de desplazarse a trabajar. La norma también mandata que se elabore un registro, incluso, dice, con la intención que apunta de, a partir de aquí, conocer el peso de este tipo de accidentes, se supone —y digo ya se supone— que para actuar sobre esa siniestralidad, lo que no está nada resuelto.

Visto así, con cambios de pautas importantes producidos ya hace unas cuantas décadas pero que se están acentuando, la movilidad para ir a trabajar la practican cada vez más y con mayor intensidad trabajadores y trabajadoras. Además, cada vez la cercanía de los domicilios con los puestos de trabajo es menor en el conjunto de la población, lo cual tiene que ver con cambios en las pautas familiares. Cuando en una casa trabajan o aspiran a hacerlo dos, tres o todas las personas adultas es difícil elegir un domicilio cercano al trabajo, como antes se hacía respecto al padre de familia. Asimismo, conforme aumenta la temporalidad y/o terminan los trabajos para toda la carrera profesional en una misma empresa tampoco el domicilio se decide en función del lugar de trabajo. En esto también tienen que ver los problemas de acceso a la vivienda, sus costos, es decir, seguramente no podremos evitar que nuestra movilidad cotidiana —me estoy refiriendo al trabajo, pero también podría ser por razón de estudios— sea cada vez más una movilidad en crecimiento. Por otra parte, si los accidentes que sufrimos para ir a trabajar y para volver del trabajo son accidentes laborales eso quiere decir que estamos

expuestos a un doble riesgo: el riesgo en nuestra actividad laboral, en el centro de trabajo o destacados en obras o desplazamientos, y el riesgo en nuestro desplazamiento hacia el puesto de trabajo y del puesto de trabajo al domicilio. Este segundo riesgo no se evalúa en los planes de prevención de las empresas. En la evaluación de riesgos laborales estos desplazamientos del trabajo al domicilio y viceversa no se evalúan, ni siquiera la Ley de Prevención de Riesgos Laborales —que merece una importante valoración por parte de Comisiones Obreras y que nos ha permitido avanzar mucho— entra en este tema, y de alguna forma lo soslaya. De hecho, la suma de accidentes in itinere y en misión se han convertido en la primera causa de accidente laboral mortal en España. Estos son datos del avance de 2008, lo cual quiere decir que todavía podrían empeorar un poco las cifras. La suma de accidentes mortales in itinere y en misión sería 309 sobre 1.000, cuando ha habido una reducción sobre el total —podrán ver ustedes— de casi 200 en los años 2007 y 2008. En cuanto a accidentes laborales mortales hemos avanzado —nunca lo suficiente—, pero esta componente sigue siendo muy importante.

Nuestra convicción es que sin un cambio modal para conseguir cambios importantes en la forma en que se desplaza la gente trabajadora al trabajo podremos conseguir mejoras derivadas de la mejora en la seguridad vial general, pero difícilmente acabaremos con este fenómeno de la alta accidentalidad in itinere. Tenemos un modo de acceso al trabajo basado en una parte importantísima de la población trabajadora en el uso del vehículo privado, y sabemos que el uso del vehículo privado implica mucho más riesgo que el de otros vehículos. Recuerdo un informe que daba al coche una base 100 y el riesgo que incorporaba utilizar un autobús me parece que era el 12, el tren el 4, e ir a pie o en bicicleta era el uno. Por tanto, Comisiones Obreras piensa que para abordar en su base el problema de los accidentes in itinere se tiene que afrontar un cambio modal en cómo hacemos la movilidad cotidiana. Les quiero comentar también otra cuestión. Dos tercios de los accidentes in itinere se producen en el trayecto del domicilio al trabajo y un tercio de los accidentes in itinere ocurren en el trayecto contrario. Es evidente que las prisas, estar sujetos a control horario en nuestras entradas al trabajo, etcétera, son factores importantes a tener en cuenta, aparte de que suelen ocurrir en horas en la que quizá no estemos en la plenitud de nuestras facultades para conducir. Es importante resaltar esta idea: que los accidentes in itinere se producen fundamentalmente a la hora de la entrada al trabajo. Esto quiere decir que, más allá de medidas de seguridad vial o de cambios modales que voy a plantearles, se podrían proponer medidas de flexibilidad horaria que tendrían beneficios tanto, supuestamente, para la conciliación de la vida laboral como para esta componente. Aparte de que la respuesta de que hay que levantarse antes y no ir con prisas, por evidente, no creo que debamos contemplarla.

Les voy a dar sucintamente razones para este cambio modal que desde Comisiones Obreras queremos promover, más allá de las de la siniestralidad laboral y otros efectos negativos para la salud que, como todos los hemos padecido, la angustia social a no llegar con el coche por una congestión, etcétera, no voy a describir. Los costes de un modelo de movilidad cotidiana asociada al vehículo privado son fundamentalmente de los usuarios y de sus familias, desde el coste que normalmente no se contempla de amortización del vehículo, los costes sí contemplados de seguros, consumos de combustibles, etcétera, a costes sociales importantes, desde aquellos que son inversiones que el conjunto de la sociedad emprendemos para facilitar la movilidad con el vehículo privado, inversiones cuantiosas, incluso aquellos costes de los que no somos tan conscientes, como los costes económicos derivados que se soportan socialmente de los accidentes invalidantes, de los accidentes que generan baja, etcétera. Por otro lado están todos los costes externalizados, que están muy sujetos a debate, que no se contabilizan y en cambio el conjunto de la sociedad de alguna forma padece, que son sociales y son también fundamentalmente ambientales, de entorno e incluso de calidad de vida.

Un punto que quiero destacar —interviniendo como lo hago desde el sindicato— es que un modelo de movilidad de acceso al trabajo basado en el vehículo privado es un mecanismo, no absoluto pero sí importante, de exclusión del mercado de trabajo para determinadas personas, fundamentalmente para las que no tienen acceso al uso del vehículo privado cotidianamente, que suelen ser personas jóvenes, mujeres o personas inmigrantes. Esto no es baladí. Nosotros hemos conocido casos concretos de empresas que han llegado a adoptar iniciativas propias de transporte colectivo porque en su situación, y se supone que también por el tipo de oferta de trabajo que hacían, no conseguían —en otros momentos seguramente mejores que estos— reclutar trabajadores y trabajadoras por motivo de la dificultad de acceso al centro de trabajo. Voy a dejar esta presentación, aunque la puedo remitir a cualquiera de ustedes que les interese. En ella hay un extracto de un informe ya antiguo del año 2004, acaba de salir una versión del año 2007, donde se pone el acento en estos costes que un modelo de transporte externaliza hacia el conjunto de la sociedad y que debieran animarnos al cambio modal que yo les decía; desde los costes por congestión a los costes ambientales, estaríamos en magnitudes importantes respecto al PIB europeo, y en España de forma más acentuada porque tenemos un patrón de movilidad más centrado todavía en el vehículo privado, y por tanto debiera ser también por motivos de eficiencia económica —aunque sé que no es la preocupación fundamental de esta Comisión, pero sí debe ser la de todos— lo que les comentaba del cambio modal. En la pantalla tienen un cuadro sin porcentajes ni datos sobre lo que consideramos como costes económicos de este modelo basado en el vehículo privado.

A partir de aquí, ¿qué propuestas tiene nuestro sindicato para intentar abordar la disminución de los accidentes in itinere y el cambio modal en nuestra movilidad cotidiana del domicilio al trabajo? Nosotros creemos necesaria una ley de movilidad. En la anterior legislatura hubo una iniciativa en este sentido, está contemplada en la estrategia E-4 de ahorro y eficiencia energética. En estos momentos, desde la Secretaría de Estado por el Cambio Climático, de forma interdepartamental, interministerial, se ha lanzado una estrategia española para la movilidad sostenible que, en nuestra opinión, debiera ser el preámbulo de que terminemos teniendo una ley, porque creemos que una intervención fuerte como hay que hacerla exige una ley para plantear exigencias legales. Es cierto que alguna comunidad autónoma ya ha emprendido ese camino, pero también es cierto que cuando estas leyes de comunidades autónomas empiezan a plantear exigencias a los privados, a las empresas, aparece siempre el recelo, y parte de razón tiene, de si esto puede suponer un peso para la competitividad de determinadas empresas en función del territorio del Estado en que están instaladas. Por tanto, sería bueno que este tipo de obligaciones lo fueran para el conjunto del territorio español. Lo que ocurre es que seguramente tendríamos que discutir también qué ley de movilidad puede hacerse a nivel del Estado que no invada las competencias de las comunidades autónomas. Nosotros estamos convencidos de que encontraríamos un espacio en el que pudiera haber una ley de bases que de alguna manera favoreciera y no entrara en contradicción con la capacidad legislativa de las comunidades autónomas. La idea fundamental de la ley de movilidad tendría que ser responsabilizar a las administraciones públicas, a las empresas, al conjunto de la sociedad para cambiar estas pautas de movilidad basadas en el coche privado. Eso quiere decir que tendría que contener materia en ordenación del territorio, porque al final la movilidad viene determinada por los asentamientos, y si tenemos un urbanismo disperso, con mucha especialización territorial de usos, eso genera mucha movilidad y luego la discusión se establece entre los que son más favorables a cubrirla con vehículo privado y los que defendemos a lo mejor posiciones —entre comillas— más verdes. El problema nos lo genera de alguna forma un modelo de ciudad extensa, muy difusa, con segregación de usos, que hemos venido desarrollando entre todos en estos últimos años y de cuyas múltiples ineficiencias nos empezamos a dar cuenta.

Por otra lado, la ley de movilidad podría ser una reforma de la Ley de Prevención de Riesgos —aunque eso da lo mismo—; tendría que establecer en la prevención de riesgos de las empresas y por tanto en sus evaluaciones de riesgos la prevención de riesgos en los desplazamientos in itinere, lo que quiere decir evaluar los riesgos y por tanto una cierta responsabilidad de las empresas. En opinión de Comisiones Obreras, no es que tengamos que responsabilizarlas de los accidentes que se produzcan fuera del centro de trabajo en el caso de

los accidentes in itinere, pero sí habría que obligarlas y responsabilizarlas a hacer sus planes de evaluación de riesgos y por tanto a promover los planes de movilidad, encuestas sobre las formas de acceso de sus trabajadores al centro de trabajo, etcétera, porque estas encuestas y estas evaluaciones serían las que nos llevarían a la redacción de planes de movilidad de empresa y de polígonos, que ya existen bastantes en nuestro país fruto de la reivindicación sindical y de algunos esfuerzos significativos a nivel local y autonómico y que se trataría de extender. De hecho, creo que tenemos que hacer un cambio que es pasar de concebir el derecho a la movilidad como el derecho a llegar a cualquier sitio con nuestro vehículo privado —que tiene mucho del vaquero del lejano Oeste, con su caballo—, a concebir un derecho de la movilidad basado en el derecho de todas las personas a llegar allí donde les sea necesario —el trabajo lo es— mediante transportes públicos o colectivos.

Los planes de movilidad tendrían que hacerse fundamentalmente desde el diagnóstico, desde la elaboración de un plan, y después deberían comprender su evaluación. Es en el diagnóstico donde creemos que se debiera implicar algún tipo de obligación en la evaluación de riesgos para las empresas, y por supuesto en la elaboración del plan y en el seguimiento posterior debiera haber el compromiso también de las administraciones públicas y participación sindical. En esto, que cuando yo lo explico puede parecer una carga más para las empresas, creo que es importante tener la visión de que un plan de movilidad de empresa o polígono también favorece a las empresas. Por ejemplo —lo habrán notado ya—, yo vengo de una comunidad donde la queja por la falta de suelo industrial allí donde las empresas lo quieren —es decir, cercano a los nudos de comunicaciones— es constante en las organizaciones empresariales, y cuando no por la falta de suelo sí por su costo allí donde lo quisieran. Prácticamente un tercio de nuestro suelo industrial está ocupado por aparcamiento, muchas veces en malas condiciones. Con otras políticas de movilidad seguramente podríamos liberar ese suelo para usos que generaran más provecho. Por otro lado, el plan de movilidad de empresas, si consigue reducir la accidentalidad, si consigue reducir la congestión, si consigue reducir los retrasos a la hora de llegar al trabajo, incorpora beneficios tanto para los costos de las empresas como para una mayor previsibilidad en la organización de su fuerza de trabajo, etcétera. Sucintamente, para nosotros los planes de movilidad de empresas y polígonos —y así debería recogerlo la ley— tienen que hacerse con participación. Las experiencias de planes de movilidad que no se han hecho con la participación de las personas directamente afectadas han sido un fracaso; las que se han hecho con participación de las personas afectadas, de sus representantes y de las empresas a las que se dirige el plan han sido un éxito; alguna experiencia concreta les podría explicar. En medio de todo esto aparece una figura importante, el gestor de movilidad, no tanto de empresa solo, porque pocas tienen una dimensión suficiente para

emprender un plan propio, sino de polígono. Lo que tenemos que hacer en este sentido es vencer rutinas. Por ejemplo, existen empresas que tienen servicios de transporte colectivo que van a la mitad de su capacidad y a los que no tienen acceso ni trabajadores de otras empresas que, como consecuencia de cómo se ha organizado la producción, trabajan en el mismo centro de trabajo, ni trabajadores de empresas de un polígono cercano. Tenemos ahí una ineficiencia que es ejemplo de las muchas rutinas que habría que romper para que, ganando todos, maximizáramos algunos recursos ya existentes y por supuesto pusiéramos en marcha nuevos recursos.

En otro apartado —y voy terminando—, aparte de estas ideas de que la ley fijara cuestiones de ordenación del territorio como son los estudios de movilidad generada cada vez que hubiera una nueva iniciativa de implantación de grandes instalaciones, sean comerciales, de servicios o industriales, y la idea de la figura del plan de movilidad y cómo debe hacerse esto, también creemos que debe estimularse fiscalmente una movilidad basada en el transporte colectivo y el público. Hay ejemplos en Europa sobre todo esto, y les invito a una jornada que vamos a celebrar junto con IDAE y el Consorcio de Transportes de Madrid en el Ministerio de Industria el 20 y 21 de mayo de este año, donde exhibiremos durante dos días todo un catálogo de medidas que se han tomado para favorecer esta movilidad que pretendemos, algunas de ellas fiscales, las más importantes en Bélgica y Francia. Por ejemplo, en España nos sería muy útil que todas las autoridades del transporte metropolitano implantaran títulos de transporte anuales pensados para usuarios, trabajadores y trabajadoras, que luego tuvieran un tratamiento fiscal favorable por parte del Gobierno del Estado. Estoy planteando que el gasto en transporte tenga el mismo trato que la cuota sindical, por ejemplo, y que no lo tenga peor que el Cheque Gourmet que todos conocemos. Si se incentivara a las empresas, vía sociedades o de cualquier otra forma, para que, si asumen el costo o parte del mismo de este título de transporte, tuvieran ventajas fiscales, nos estarían dando un potente instrumento para poner estos títulos de transporte en el centro de nuestra negociación colectiva salarial, conseguiríamos recursos y además fidelización para el transporte público, y seguro que conseguiríamos aumentar el número de trabajadoras y trabajadores que harían uso de él. Contrariamente a esto, la realidad hoy es que en muchas empresas existen pluses para las personas que van a trabajar en vehículo privado, incluso ayudas al aparcamiento, y son pocas —aunque las hay— las que tienen ayudas para el uso del transporte público.

La otra cuestión fundamental del contenido de la ley que les quería plantear es que, siendo evidente que la movilidad es un tema que nos ocupa y preocupa a los ciudadanos cotidianamente y, por lo tanto, a una multitud de organizaciones en las que nos estructuramos, tenemos un déficit de participación en cómo se hacen las políticas de movilidad. A nivel de comunidad autónoma, en Cataluña existe, por la Ley de Movilidad, un consejo de

movilidad y nosotros creemos que es una experiencia que habría que copiar en el conjunto del Estado y en las comunidades autónomas que lo consideren conveniente. Tenemos que pasar de una visión de lo que necesitamos desde la perspectiva de la infraestructura a una visión sobre lo que necesitamos como ciudadanía y sectores productivos, que es accesibilidad, por tanto, movilidad, y de esto se derivan, por supuesto, políticas de infraestructuras pero también políticas de gestión de los servicios y de la infraestructura ya existente. Insisto en que estas políticas de gestión de los servicios en la infraestructura solo se hacen bien si se cuenta con la participación de las organizaciones de la sociedad civil. Por tanto, la figura de la participación en la gestión de la movilidad es imprescindible para conseguir este cambio modal —más que cambio habría que llamarle reequilibrio modal que les comentaba— que debería ser nuestro objetivo.

No creo que haya consumido todo mi tiempo y además lo he centrado en una parte del problema. Todas estas propuestas las pueden encontrar con más detalle en la web del sindicato o del Instituto Sindical Trabajo, Ambiente y Salud, que es nuestro *think tank* para estos temas. Hemos elaborado materiales tipo guías que están a su disposición en formato digital en esta web y, por supuesto, si quieren, les podemos facilitar cualquier tipo de información complementaria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorenç, su exposición ha sido muy ilustrativa. Si me permite una reflexión de naturaleza personal, yo me dedico a los problemas de seguridad vial de forma esporádica. Profesionalmente me dedico al derecho del trabajo. Desde esta perspectiva no solo ha sido ilustrativa, sino muy sugerente. Ha hecho una invitación al legislador no solo para aprobar una nueva ley de movilidad, sino para incorporar nuevas materias a la negociación colectiva laboral, lo cual siempre es relevante. Imagino que además serían materias de contenido no obligacional sino, en su caso, normativo, pero no es este presidente el que tiene que glosar sus palabras, sino las personas que han solicitado su comparecencia. Han sido dos los grupos que la han solicitado, el Grupo Popular y el Grupo Socialista.

Voy a conceder la palabra al señor Rodríguez.

El señor **RAMÍREZ DEL MOLINO MORÁN**: Alejandro Ramírez.

Yo voy a ser muy breve en mi intervención, únicamente para dar la bienvenida a esta Comisión al representante de Comisiones Obreras, señor Llorenç, y agradecerle la colaboración que está teniendo y que tendrá, seguro, en un futuro en aras a mejorar todo lo concerniente a las cifras de accidentes, en este caso de accidentes in itinere. Me gustaría hacerle algunas preguntas dado que creemos que, al margen de todo lo que ha expuesto, es fundamental el tema de la formación y la prevención para variar la tendencia de esas cifras que

tenemos. En esta Comisión hubo otro compareciente que nos indicaba un dato curioso sobre un señor que se sacaba un carné de técnico de prevención y nos decía que, en un curso de 1.200 horas, al final, la parte de los accidentes in itinere era cinco minutos. Yo creo que habría que incidir más en este tema, habría que concienciar más tanto a la empresa como al trabajador como a la sociedad en sí de este tipo de accidentes. Me gustaría saber si se están haciendo ahora esos cursos de formación, cuál es su contenido y su duración y si la parte de accidentes in itinere tiene un contenido relevante.

Creo que es fundamental que tanto la empresa como el trabajador consideren en firme este riesgo y lo tengan en cuenta como uno más a evaluar dentro de su plan de prevención. Las empresas, las mutuas y las entidades públicas de prevención social soportan largos periodos de bajas que llegan a dilatarse a veces excesivamente en el tiempo. Los organismos públicos, por otra parte, deben legislar, promover y analizar la ocurrencia e incidencia de los accidentes in itinere. Son acciones que los gobiernos deben llevar a cabo permanentemente para mitigar o eliminar si es posible este tipo de accidentes. Una de las cosas buenas que se podría hacer sería darle más publicidad en todas las memorias, tanto de la DGT como de los sindicatos, para que todo el mundo pueda ver esas cifras del número de accidentes que hay cada año en nuestro país provocados por la ida al puesto de trabajo o el regreso a su casa. Creo que sería una manera de concienciar a toda la sociedad de este tipo de problemas tan graves que tienen los trabajadores.

No quiero profundizar más en el tema. Le agradezco su presencia aquí y la colaboración que ha tenido con esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rodríguez, y disculpe que no haya recordado su apellido.

El señor **RAMÍREZ DEL MOLINO MORÁN**: Ramírez.

El señor **PRESIDENTE**: Ramírez. Es una doble disculpa, porque por dos veces no he recordado su apellido, y eso se debe sencillamente a la resaca que nos afecta a los que tenemos la condición de vascos o de gallegos por razones perfectamente comprensibles.

El señor Canet, que representa al Grupo de Esquerra Republicana, se ha tenido que ausentar por razones vinculadas a la dimensión de su propio grupo y a la necesidad de multiplicar su presencia sin poseer el don de la ubicuidad.

Por tanto, vamos a ceder la palabra para que realice las preguntas que considere pertinentes y oportunas al señor Corcuera, representante del Grupo Socialista, que es otro de los grupos peticionarios de la comparecencia.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Gracias señor Llorenç Serrano. Le estamos muy agradecidos por su sucinta

explicación. Le doy la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Socialista a esta Comisión de Seguridad Vial y también, como catalán que soy, le doy la bienvenida como paisano de mi tierra.

Como usted bien ha dicho, desde 1995, en que se aprobó la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, se ha avanzado mucho —y sin duda, así es— con delegados de prevención, técnicos de prevención y planes de prevención en las empresas, pero entendemos que la seguridad vial se ha quedado fuera de estos planes básicamente. Me parece muy positivo y estamos de acuerdo en gran parte con su planteamiento sobre la necesidad de un cambio modal. También es interesante lo que nos ha planteado sobre los títulos de transporte específico para trabajadores. No obstante, creemos que ahora debe ser el momento de incorporar la seguridad vial a los planes de prevención de las empresas. Ha costado mucho concienciar a los trabajadores sobre la necesidad de tomar y exigir medidas de seguridad en los centros de trabajo y, sin duda, las organizaciones sindicales han contribuido de una forma muy efectiva a que ello sea así. Pero, ¿no cree usted que puede ser ahora el momento de introducir la seguridad vial en los planes de prevención de las empresas, ya que creemos que esto no ocurre en la mayoría de los planes de prevención? Como ya se ha dicho, y además todo el mundo conoce, el 40 por ciento de los accidentes mortales en el trabajo lo son por accidentes de tráfico. Además, según señalan diversas estadísticas, un 20 por ciento del tiempo total de la labor de los trabajadores se dedica sobre todo al desplazamiento entre su domicilio y el centro de trabajo. ¿Cree usted que los trabajadores son conscientes de estas cifras? ¿Lo son las organizaciones sindicales? La cultura de prevención se ha quedado desgraciadamente encerrada dentro del centro de trabajo y creemos que hay que ir más allá. Hay que sacarla fuera del centro de trabajo. Los empresarios no deberían mantenerse ajenos a lo que les pasa a sus trabajadores al desplazarse, máxime cuando, como usted ha señalado, las repercusiones económicas para la empresa son enormes y muy importantes. Es cierto que las administraciones deben velar por la seguridad vial de las carreteras, de las calles, pero entendemos que también deberíamos implicar a las empresas en estos desplazamientos de sus trabajadores, por muchas razones pero también por esas repercusiones económicas. ¿En qué medida cree usted que pueden las organizaciones sindicales contribuir a cambiar esta actitud de los empresarios, de las empresas, pero también de los trabajadores? Finalmente, porque al final lo que nos interesa es escucharles a ustedes, a los comparecientes, ¿ha iniciado su organización sindical alguna acción de concienciación en esta materia específica en lo que hace referencia a la introducción de la seguridad vial en los planes de prevención, ya que desgraciadamente no solo afecta a los accidentes in itinere sino también a los accidentes en misión? Creemos que simplemente con un cambio modal no tendríamos la solución a todos estos accidentes y que es necesario también, como ha perfilado al final de su

intervención, introducir la seguridad vial en los planes de prevención de las empresas.

Por mi parte, no quiero decir nada más. Le agradezco nuevamente su comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Llorenç tiene la palabra en su último turno para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **LLORENÇ SERRANO**: Me van a permitir expresar un convencimiento personal que creo que es del conjunto de mi organización, organización que es parte del movimiento obrero y de su trayectoria, y es que nosotros entendemos las cuestiones culturales como la consecuencia de una estructura dada de relaciones de poder. Yo soy de una generación que se compró el piso porque en el momento en que me tocó hacerlo era fiscalmente mucho más interesante y financieramente tenía el mismo costo que alquilarlo, que fue una opción distinta de la que tomó la generación de mis padres porque en su caso eran otras circunstancias. Les digo esto porque muchas veces hacemos mención a la cultura o a los hábitos o a la falta de sensibilización, y estoy de acuerdo en que eso existe, pero no debiera hacernos perder de vista las condiciones materiales y las relaciones, no les voy a decir de poder, pero casi creo que lo son, que determinan que la gente acabe comportándose de una forma y dedicando un tiempo y un interés a determinadas cosas. Por ejemplo, si decidimos entre todos y la soberanía popular que las empresas tienen que hacer planes de prevención que contemplen los desplazamientos —no me meto en los en misión, renuncio— de los trabajadores al trabajo, no podrá ser que a la formación de técnicos de prevención le dediquen solo cinco minutos, porque en sus evaluaciones de riesgo tendrán que hacer esto. Y lo mismo que tenemos técnicos de prevención especialistas en higiene, seguridad, riesgo químico, ergonomía, etcétera, acabaremos teniendo técnicos de prevención especialistas en esto. Una decisión a tomar es residir en los técnicos de prevención la evaluación y no sé si la elaboración de planes de movilidad, o podría hacerse de otra forma. Al final, las personas dedicamos nuestros esfuerzos a aquello que nos genera alguna utilidad o beneficio. Los trabajadores, no los trabajadores profesionales del transporte, que esos sí tienen actividades formativas importantes y, además, muchas organizadas por las organizaciones sindicales confederales, sino los trabajadores no profesionales de la conducción ¿van a situarse mejor en el mercado de trabajo porque hagan cursos de conducción eficiente o segura? Si eso se valorara en el mercado de trabajo, aparte de campañas de sensibilización, habría una demanda y una asistencia a ese tipo de formación. Por tanto, en la medida en que creemos exigencias, todos nos resituamos en eso. La sensibilización tiene un límite y, usando el lenguaje de la prevención de riesgos, tiene un límite que es el listón

de riesgo que estás dispuesto a asumir. Para entendernos, un trabajador estable en una empresa grande con protección sindical, cuando le digan que haga determinada cosa que pueda suponer un riesgo para él, seguramente se negará y sabrá qué mecanismos tiene para defender esa opción suya. Un trabajador que es un falso autónomo en el sector del transporte, que está sometido a mucha presión por parte de quienes gobiernan las cargas, les dan trabajo o no les dan trabajo, les ponen unas exigencias en dinero y en horario que podemos considerar abusivas, el listón sobre lo que asume hacer o no hacer es otro. Un trabajador joven con contrato eventual que llega tarde al trabajo y va en vehículo privado, acabará asumiendo —y no le estoy exonerando de responsabilidad— un listón de riesgo con su vehículo distinto del que asumiría si sus condiciones de trabajo fuesen otras. Llevamos muchos años trabajando en la sensibilización, hemos avanzado, pero al final va a tener un límite, y hay que prever este límite para hacer cambios estructurales que pasan desde la obligación de contemplar la seguridad en los desplazamientos como parte de la prevención de riesgos en las empresas a instrumentos alternativos, y no solo para que la gente conduzca mejor. Porque por mucho que sensibilicemos, si no creamos los instrumentos para un mayor uso del transporte público, del transporte colectivo o favorecer en las empresas el compartir coches para los desplazamientos —no me estoy refiriéndome siempre al transporte colectivo—, nos quedaríamos a medio camino. Por tanto, sí hay que dar formación y es importante, pero siempre a cambio de que ese esfuerzo formativo se vea recompensado. Eso podría hacerse con los profesionales del transporte y de hecho se hace. Es mucho más difícil con las personas que usan el vehículo para acceder al trabajo pero en las que el vehículo no forma parte de su profesión, aunque estaría bien que el mercado de trabajo evolucionase en el sentido de que las empresas valoraran esa formación y esa experiencia. Si establecemos obligaciones a las empresas orientadas a cambiar la pauta de movilidad de cómo accede la gente al centro de trabajo, hay que dar instrumentos y hay que contribuir a organizar la llegada al trabajo con otros medios. Eso es complicado pero posible.

Respecto a qué hace el sindicato para promover este cambio de actividad, le diría que hacemos varias cosas. Primera, yo no le voy a negar que durante muchos años —yo hablo por Comisiones, pero creo que esto afecta al sindicalismo confederal— los servicios colectivos que algunas empresas tenían establecidos en la negociación colectiva los hemos vendido a cambio de dinero o a cambio de otros derechos, porque nos parecían una rémora del pasado, como el economato. Yo creo que el conjunto del sindicato ya está en otra clave. Eso no es una antigualla, sino que es una cosa moderna. Ir a trabajar en transporte colectivo es más moderno que ir a trabajar con el vehículo propio.

Estamos empezando a conseguir que algunas empresas, las más importantes, las que miran más sus

escandallos permanentemente, se den cuenta de que esto también les interesa. Por ejemplo, yo soy trabajador de SEAT y, en el año 2005, mi empresa perdió más horas de producción por congestión que por las huelgas que les hiciéramos los trabajadores. Eso al final hay que valorarlo. Por tanto, SEAT, que era una empresa que quería quitarse de encima ese servicio colectivo, ahora incluso intenta promoverlo pidiendo a las administraciones públicas que el tren tenga una parada en el centro de trabajo. Las cosas evolucionan.

Los trabajadores lo utilizan según el costo. Ahora estamos otra vez bajando, pero en el año 2007 y, sobre todo, en la primera mitad de 2008 se percibió un trasvase del uso del vehículo privado al transporte público que, evidentemente, estaba asociado al precio de la gasolina. Lo que ocurre es que cuando estábamos en este movimiento, resulta que el precio de la gasolina baja y prácticamente todas las autoridades del transporte metropolitano que tenemos en el país han aumentado el precio del transporte público un 10 por ciento, que es la peor forma de incentivar el trasvase del vehículo privado al transporte público. Yo creo que por la vía del costo, y no tanto por la del riesgo, porque es un riesgo que nadie cree que le va a tocar a él, se va generando una conciencia. Por otro lado, hay colectivos, que son de los que tienen poca voz, que han expresado muchas veces que tienen dificultades con una pauta de movilidad basada en el vehículo privado. Yo creo que esta conciencia va aumentando y espero del Congreso de los Diputados que se anticipe todo lo posible para que esta nueva conciencia que requerirá nuevas pautas encuentre los medios legales para que el tránsito sea lo más rápido y mejor posible.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorenç, por sus recomendaciones e invocaciones al legislador, que han sido muy pertinentes, en mi opinión. Lástima que no haya más tiempo para hablar de algunas cuestiones, salvo que los grupos prefieran hacer un segundo uso de la palabra. Me agrada particularmente que se haya referido al trabajador autónomo dependiente, un híbrido de difícil comprensión. No es este el momento de debatir sobre esta cuestión, pero tiene una gran incidencia particularmente en el transporte. Quizás en otra ocasión tengamos el honor de poder debatir sobre esta cuestión.

DEL SEÑOR SECRETARIO DE ACCIÓN SOCIAL DE LA FEDERACIÓN DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y MAR DE UGT (HERNÁNDEZ OÑATE) PARA:

— **INFORMAR SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LAS EMPRESAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000068.)**

— **EL ESTUDIO DE LA INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A LA EMPRESA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000099.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizada esta primera comparecencia, vamos a proceder a la siguiente, la segunda. Nos acompaña don Eduardo Hernández, que es el secretario de Acción Sindical de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de la Unión General de Trabajadores.

Señor Hernández, el formato es el anterior. Hará una exposición de 15 a 20 minutos, que será apreciada por esta Presidencia con flexibilidad, y luego procederemos al turno de intervenciones de los grupos.

El señor **HERNÁNDEZ OÑATE**: Muchas gracias a los grupos parlamentarios por la invitación que nos ha trasladado a la Unión General de Trabajadores para intervenir sobre un asunto tan controvertido y tan grave como es la siniestralidad laboral en el transporte por carretera, en la carretera y la prevención de riesgos laborales en las empresas. Verán ustedes que mi intervención se va a centrar más en los accidentes en misión —tradicionalmente venimos complementándonos con los compañeros de Comisiones porque nuestra atención se fija en estos accidentes que se desarrollan en el ejercicio de la actividad— y voy a pasar un poco más de puntillas, porque además compartimos gran parte de lo expresado aquí por nuestros compañeros, sobre los accidentes in itinere.

Consideramos que la principal herramienta para trasladar las propuestas que en este ámbito venimos a traer es el diálogo social. Somos conscientes de que la legislación, el aspecto legislativo del foro en el que nos encontramos, debe coadyuvar a ello, pero creemos que es el diálogo social la principal herramienta transformadora de este problema, de esta lacra social. Y así lo creemos porque hasta ahora se ha demostrado que es el mecanismo por excelencia para conseguir el consenso del conjunto de los agentes sociales y las instituciones públicas y privadas. Por tanto, consideraremos el problema desde dos aspectos —ambos son accidentes de trabajo y trasladaremos por tanto nuestra visión desde esta premisa—, el de los accidentes in itinere y el de los accidentes en misión. Como ha dicho ya el compañero, es un concepto legal —los accidentes in itinere— que se confiere del artículo 115.1 de la Ley General de la Seguridad Social y se entiende, como es lógico, por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o como consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena. Bien es cierto que deberíamos también, como muy bien ha dicho el señor Olabarría, tratar del tema de los autónomos. Como verán ustedes a lo largo de la exposición que voy a hacerles después, trataremos este aspecto más en concreto, porque aunque es verdad que se contemplará mucho mejor a este grupo de traba-

jadores por mor de la nueva regulación del trabajo dependiente, sin embargo sigue habiendo un colectivo de trabajadores no dependientes que están casi al margen de cualquier sistema de protección efectivo.

Centrándonos en los accidentes in itinere, aunque pasando de puntillas, quiero decir que para nosotros serían las empresas, a través de sus servicios de prevención, quienes deberían plantearse que lo que afecta a sus trabajadores fuera del ámbito estricto del centro de trabajo también debe ser tenido en cuenta; no hacerlo, como se ha demostrado ya en la anterior ponencia, además de acarrear un alto coste sociolaboral, presenta un vacío en relación con la propuesta de medidas preventivas —que no son las paliativas, precisamente porque las paliativas ya no resuelven el problema, sino las preventivas—, circunstancia que mayor atención debe fijar por nuestra parte. Dentro de las soluciones y los factores que intervienen en los accidentes in itinere, aunque ya se ha expuesto sobremanera, hay algunos factores fundamentales: los factores geográfico espaciales, los aspectos de movilidad y los aspectos laborales. En cuanto a los geográfico espaciales, es evidente que es de vital importancia que las empresas potencien el uso del transporte público y colectivo o, por ejemplo, el uso compartido del vehículo particular en contra, como muy bien ha quedado expuesto, de la tendencia actual a reducir costes por parte de las empresas, lo que en ocasiones conlleva la eliminación precisamente del transporte colectivo, con la visión posterior del gran error que eso conlleva. Considérense además los costes que representan los accidentes in itinere, no solo por el coste de vidas humanas, que es el factor más importante, sino por el pago de salarios improductivos, las pérdidas de horas de trabajo y las indemnizaciones que conllevan. Se deben elaborar, pues, planes que mejoren la accesibilidad a las zonas industriales. Recuerdo, como decía el señor Llorenç, que en Barcelona es sintomático porque es una ciudad que tiene un problema grave de desplazamientos geográficos, de flujos de población trabajadora a los centros de trabajo, aunque Madrid tampoco es que esté muy bien. Estos planes deberían mejorar, como hemos dicho, la accesibilidad a las zonas industriales y comerciales a través del transporte público que, lógicamente, es el que mejor puede cubrir este problema, impulsando estas experiencias de transporte colectivo o implementando medidas que supongan un ahorro de tiempo en el desplazamiento al puesto de trabajo con la finalidad no solo de evitar la siniestralidad sino de facilitar, como se ha dicho antes, la conciliación de la vida laboral y familiar. Para ello, además, existen ahora mismo herramientas como la Ley de calidad del aire y la Ley de movilidad que podían poner en marcha experiencias que acometiesen la solución de estos problemas geográfico espaciales. Pero lo que hoy nos trae aquí son más los factores de carácter laboral. Las empresas, en nuestra opinión y como ha dicho igualmente el compañero, deben considerar los accidentes in itinere y los de en misión como elementos constituyentes del puesto de trabajo, del

diseño del puesto de trabajo y además del sistema de gestión de la empresa. Estas empresas no deben sentirse ajenas a la problemática ya que en gran medida las respuestas han de ser coherentes con la propia estrategia empresarial de desarrollo de toda la actividad productiva derivada de su función. Por otra parte, como es evidente, la mayor parte de los accidentes in itinere son de tráfico y tiende a pensarse que estos accidentes no están bajo el control del empresario, por tanto, su resolución permanece lejos de su capacidad de actuación. Sin embargo, todos sabemos que los accidentes in itinere, como ya ha dicho el compañero, son debidos en su mayoría a que los trabajadores acuden al lugar de trabajo en vehículos privados en lugar de emplear medios públicos o colectivos de transporte, bien porque no existen o bien porque no llegan al lugar del trabajo, como decíamos en el ejemplo de Barcelona. Es preciso, por tanto, concienciar a los empresarios —los hay que están concienciados, es evidente, pero aún hay un remanente de personas que no tienen esa conciencia— de que si asumiesen una eficaz gestión de los desplazamientos de sus trabajadores evitarían accidentes que tienen su causa no solo en el estado de las carreteras, que es un problema de seguridad vial, sino también en la falta de atención del trabajador debido a situaciones como el cansancio general tras la jornada laboral o el estrés al inicio de la jornada, por situaciones tan evidentes como la congestión del tráfico. A su vez, y ya como una parte interna de la actividad productiva de las empresas, en nuestra opinión los empresarios deberían valorar el accidente in itinere como un riesgo más que debe evaluarse —reitero— y frente al que deben adoptarse medidas preventivas, no paliativas, señores, contemplando dicho riesgo en la evaluación de riesgo de los puestos de trabajo. Pero si decíamos que el diálogo social debe ser la herramienta, la negociación colectiva debería contemplar, por tanto, medidas de movilidad de los trabajadores. No voy a insistir en ellas —ya las ha mencionado el compañero—, pero entre estas medidas pueden señalarse la flexibilidad de horarios que eviten horas punta, convocatoria de reuniones en horas en las que el tráfico no es elevado, adopción de medios de transporte alternativos al propio, fomento del transporte público. También debería incorporarse, como ya se ha dicho antes en las preguntas de los señores diputados, la seguridad vial en los planes de movilidad, pero también en los planes de prevención de riesgos laborales. Sería interesante la promoción de distintas formas de teletrabajo, cuando así se pueda.

Antes ha comentado un diputado una cosa muy importante y que es cierta. Es importantísimo introducir la formación a los trabajadores en relación con los riesgos laborales en su puesto de trabajo y, por tanto, formación relativa al riesgo de accidente in itinere. En la documentación que nosotros les vamos a facilitar viene un informe más detallado sobre los datos. Se lo haremos llegar a ustedes. Hemos traído un sistema de *pendrive* para que ustedes tengan acceso. No voy a remitirme a los datos, sino que voy a entrar ya en lo que propiamente nos ha

traído aquí, que son los accidentes en misión, sobre lo que va a versar el *power point* que les traemos para que ustedes lo vean. Existe una modalidad de accidentes de trabajo, reiterando lo dicho, que puede confundirse con el accidente in itinere. Son los accidentes denominados en misión, que son, como saben, los sufridos por el trabajador en el trayecto que realiza para el cumplimiento de la misión que le es encomendada, así como el acaecido en el desempeño de la misma dentro del conjunto de su jornada laboral. Son aquellos que no ocurren, generalmente, ni en el centro de trabajo ni en el camino al mismo, pero que se sufren en el desempeño del trabajo, por lo que considera o debería considerarse siempre centro de trabajo aquel en el que el trabajador desarrolla sus tareas con amplitud de horario, incluyendo alojamiento, medios de transporte, etcétera. Entendemos, de igual manera, que se consideran los accidentes ocurridos en viajes de servicio, en el desplazamiento y ruta seguida, para poder efectuar reparaciones en caso de ser enviado por la empresa para solucionar, por ejemplo, una avería.

Vayamos a los datos. Ustedes nos han preguntado qué hacemos los sindicatos. Como ha dicho el compañero, acometemos diversas campañas internacionales todos los años a través de la Federación Internacional del Transporte, la campaña La fatiga mata. Acometemos campañas como la que realizó la UGT en el año 2006 por todo el territorio español explicando nuestra visión de los problemas. También trasladamos a través de la Fundación Transforma, que hemos elaborado los agentes sociales Comisiones Obreras y UGT con algunas patronales del sector, un título ya pergeñado de prevención de riesgos laborales centrado en el sector del transporte por carretera. Consideramos, por tanto, como decíamos al principio, el diálogo social y el consenso como las herramientas más eficaces para acometer la solución de estos problemas, más allá de que pidamos reiteradamente el auxilio de las instituciones públicas para acometer aquellos procesos legislativos que deben complementar la labor que en el ámbito de la responsabilidad social de las empresas corresponde a todos los agentes sociales.

Centrándonos en la exposición y analizando los datos fríamente, los datos que van a ver ustedes a continuación han salido de dos fuentes fundamentales que no han sido cocinadas por nosotros: la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Fomento, *versus* los datos que le llegan al propio ministerio a través del Ministerio de Trabajo y de sus importantísimas estadísticas. Si comparamos dos sectores palmarios en este país en cuanto a la siniestralidad laboral, el sector de la construcción, que es el que más atención recibe por parte de la opinión pública, tiene unos datos de mortalidad muy semejantes al del sector del transporte por carretera. Desgraciadamente, nuestros compañeros de la construcción reciben mucha más atención que los compañeros del sector del transporte profesional que, sin embargo, si se fijan ustedes, tienen datos terriblemente semejantes. Pero ¿es todo el sector del transporte por carretera el que recibe ese altísimo

índice de siniestralidad o mortalidad? Ciertamente no. Vamos a analizar los distintos vehículos que consideramos vehículos profesionales solamente hasta el año 2005 desde el año 2001. En el número 1, en las barras que quedan a su derecha, están el turismo, servicio público máximo 9 plazas; después ambulancias; las que por desgracia nos traen mayor número de veces, las furgonetas de transporte ligero; a continuación vendría camión de 3.500; camión de más de 3.500; vehículo articulado y finalmente el autobús. Aquí hay que hacer una reseña importante que queremos dejar clara. En este caso, es el transporte de mercancías el que tiene los mayores índices de siniestralidad e índices de incidencia de siniestralidad. Pero es verdad que el transporte de viajeros registra unos índices de siniestralidad mucho menores. Por lo tanto, a cada uno la responsabilidad que le compete. Antes han dicho ustedes una cosa muy interesante a la luz de las preguntas sobre el transporte del vehículo ligero, sobre todo de las furgonetas, que la propia Unión Europea detectó cuando elaboró el informe de reducción de siniestralidad a 2010 de la mitad de muertos. Sobre este sector decía una cosa muy importante, traduciendo una visión que los agentes sociales estamos poniendo encima de la mesa siempre, y es que se está produciendo un efecto muy pernicioso dentro del transporte de mercancías en Europa como es el fraccionamiento de cargas. En determinados ámbitos geográficos del transporte se produce de una manera opaca el fraccionamiento de cargas. Es decir, transporte que debería ser llevado por trailers es trasladado por furgonetas y, fíjense ustedes, por furgonetas que escapan al control de nuestras instituciones ya que se produce de dos maneras. Ustedes saben que el vehículo ligero no tiene ninguna regulación, no le afecta el tacógrafo digital ni la Directiva de tiempos de trabajo en general ni el reglamento 3820, sobre tiempos de conducción y descanso. En nuestro país hablaríamos del Real Decreto 902 que traspone la Directiva de tiempos de trabajo. Pero aquí se produce un doble problema y un tercero por la afectación de los autónomos. Doble problema porque el fraccionamiento de cargas no siempre se hace con empresas con ojos y cara, es decir, empresas que tienen tarjeta de transporte. El fraccionamiento de cargas con frecuencia se produce por trabajadores generalmente autónomos que no tienen tarjeta de transporte. Son esos vehículos que nos pasan al lado del vehículo particular a 150 por hora sin ningún control por parte de las autoridades, salvo el que es capaz de intervenir como la Guardia Civil a través de la Dirección General de Tráfico. Y hablábamos de los autónomos porque estos trabajadores con frecuencia son autónomos, aunque en realidad son autónomos dependientes que no tienen conceptualizado su trabajo como tal porque no tienen ninguna relación laboral con la empresa que les cede la carga, ni establecida ni de ningún tipo y, por lo tanto, quedan completamente al margen de todos los datos de nuestras estadísticas y de todos los controles que nuestras instituciones públicas pueden registrar. Eso, como

ustedes pueden imaginarse, genera unos efectos tras la siniestralidad de absoluta desatención hacia estos trabajadores.

Nosotros nos preguntamos: ¿tantos accidentes de trabajo hay en la carretera? Si nos fijamos en los datos sobre accidentes con víctimas desde los años 2004 a 2007, y más en concreto en aquellos donde había implicado un vehículo profesional, ¿aproximadamente un 25 por ciento de los accidentes serían considerados accidentes de trabajo? ¿Podemos decir con claridad que de los accidentes de tráfico en la carretera el 25 por ciento son accidentes laborales? Nosotros consideramos que no, pero lo hacemos sin tener la base suficiente, porque no hay estadísticas fiables. El Ministerio de Trabajo elabora una estadística, la Dirección General de Tráfico elabora otra estadística y el Ministerio de Fomento tiene otra estadística diferente. El principal problema de los cruces de datos entre estas tres instituciones parte de que utilizan una base estadística diferente y por tanto es muy difícil determinar cuándo es de verdad un accidente de trabajo. Sin embargo, los que sí lo fueran deberían ser contemplados mediante la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y no solo con la Ley de Seguridad Vial. Sin embargo, ¿ustedes han observado alguna campaña publicitaria de la Dirección General de Tráfico o advertencias al sector o llamamientos a las empresas en las que se produzcan estos accidentes de trabajo? Ninguna. Es más —y esta es una opinión muy parcial—, estas empresas en algún caso se han permitido el lujo de plantar a este país y hacerle un cierre patronal y sin embargo están eludiendo su responsabilidad —y ahora verán ustedes por qué lo decimos— en la traslación de este problema tan grave al conjunto de la sociedad. Si hablamos de personas muertas, no de accidentes, y en cada año hubo alrededor de 3.500 ó 3.600 muertos en la carretera, de los cuales con implicación de vehículo profesional eran en torno a 800 ó 1.100, podemos concluir que un tercio de los accidentes mortales de la carretera tienen que ver con los accidentes laborales. Fíjense ustedes la dimensión del problema que hoy nos trae aquí: las personas que mueren en la carretera tienen relación en al menos un tercio con los accidentes laborales. Tampoco estamos seguros de que este dato sea fidedigno por el problema de la estadística, pero si es cierto que si hay implicación de un vehículo profesional, bien porque causa directamente el accidente o bien porque se ve implicado indirectamente en el accidente, las consecuencias, como van a ver ustedes ahora, son enormes no solo para los trabajadores del sector. La primera conclusión es: Si son accidentes de trabajo, ¿a quién deberíamos llamar para que nos dijese si esta afirmación es tal? A la Inspección de Trabajo, señores, porque en cualquier otro accidente de trabajo se persona el inspector y determina si es un accidente laboral o tiene otra colusión de factores que llevan a afirmar que no lo es. Nosotros hemos hablando con la Inspección de Trabajo, con el señor director, don Raimundo Aragón, que nos ha puesto encima de la mesa una idea muy impor-

tante, que es un sistema de pronto aviso que lisa y llanamente implicaría que, en el caso de que un vehículo profesional se vea en medio de un accidente causándolo directa o indirectamente, debería personarse, igual que el juez y la Dirección General de Tráfico a través de la Guardia Civil, el inspector de Trabajo, porque al inspector de Trabajo algunos de estos legajos le llegan con tanta tardanza que ya no puede personarse en el lugar para determinar las causas y las consecuencias del accidente de trabajo, en este caso, de tráfico.

Por tanto, en el ámbito de la responsabilidad social de las empresas, preguntamos: ¿Eluden las empresas su responsabilidad?, porque los accidentes laborales viales no solo son responsabilidad del Ministerio del Interior. Consideramos que las cifras que la Dirección General de Tráfico está elaborando constantemente sobre los accidentes de la carretera están falseadas, pero falseadas en su favor, porque si extrajésemos los accidentes laborales o que deberían ser conceptualizados como tales, ¿cómo quedarían las cifras de nuestro país respecto a la Unión Europea en cuanto al grado de cumplimiento de la reducción de la siniestralidad al 50 por ciento en el año 2010? Posiblemente, sustancialmente mejor. ¿Por qué decimos que es competencia de más instituciones? Porque son el Ministerio del Interior, el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Fomento y ahora mismo también el Ministerio de Justicia quienes deberían colaborar, como hemos dicho al principio, no solo para elaborar estadísticas, sino también para poner encima de la mesa los medios para acometer la solución del problema. Decimos que el Ministerio de Justicia también porque hace muy pocos años se ha producido un giro muy importante como labor de hobierno, que ha sido la creación de la Fiscalía de Seguridad y Salud en el Trabajo, con don Manuel Oña Navarro, y la Fiscalía de Seguridad Vial, con el señor Vargas. Valoramos de forma tremendamente positiva la labor que estas dos fiscalías están llevando a cabo en la persecución de los accidentes, pero también en su prevención, persiguiendo a aquellos empresarios o aquellas actividades derivadas cuando no se contempla adecuadamente la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Nosotros partimos de una premisa fundamental, que es que detrás de la carretera, señores, hay una actividad productiva de transporte de viajeros y mercancías, y estas empresas deben cumplir como los demás con las normas de prevención de riesgos laborales. Pero lo decimos egoístamente por nuestros trabajadores, por los trabajadores a quienes representamos. ¿Qué ocurre con el conjunto de la sociedad y el resto de usuarios? Al principio les dábamos unas cifras. El número de conductores muertos en 2007 estaba en 212 e iba descendiendo, porque las campañas de la DGT sí que están incidiendo positivamente y hay que reseñarlo. El esfuerzo que la Dirección General de Tráfico, que el Ministerio del Interior, está haciendo en la reducción de la siniestralidad está teniendo efecto, pero hay un factor que no está apareciendo aquí que es el factor laboral, y fíjense

ustedes cómo se traslada al conjunto de la sociedad. Decíamos que había habido 212 muertos en la carretera en el transporte profesional en el año 2007 y el total de muertos ocupantes —las personas que van como acompañante en algunos casos— en ese mismo año habían sido 295. Decíamos que en el conjunto de la carretera con implicación de vehículo profesional en el año 2007, aun habiendo descendido, se habían registrado 800 muertos. ¿Dónde están las 549 personas que faltan entre los 295 profesionales y 814 muertos en general? Pues bien, estos somos ustedes y nosotros, señores, que en nuestro vehículo privado nos vemos implicados en el accidente de carácter laboral vial. Fíjense ustedes en el costo que traslada este sector de forma directa o indirecta al conjunto de la sociedad, y vemos más abajo —y no lo mencionamos— el coste en accidentes de carácter grave a leve que ocasionan un gasto enorme al conjunto de la sociedad y al sistema sanitario, por la ilusión que nosotros decimos que hacen las empresas con el problema porque debería ser contemplado mediante la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y no mediante la Ley de la Seguridad Vial. Este es el principal problema que nosotros venimos a ponerles aquí encima de la mesa.

Existe un grave problema sociolaboral. ¿Qué necesita, en nuestra opinión, esta elevada accidentalidad y sus graves consecuencias en heridos y muertos? Necesita consenso para determinar herramientas de carácter analítico, que son las estadísticas y la investigación que nos ayude a demostrar a todos a través de una observación y de un análisis frío de la realidad qué debemos hacer, pero también de carácter preventivo, que para el sector profesional son factores que coadyuvarían a la reducción de la siniestralidad, como es el reconocimiento de enfermedades profesionales, la jubilación anticipada —luego verán ustedes por qué lo decimos— y sobre todo un plan específico sectorial de prevención de riesgos laborales. ¿Por qué decimos esto? Porque en la faceta de investigación que consensuamos con las empresas se ha demostrado que esta actividad productiva tiene una patología y síntomas asociados a la edad que agravan el proceso de envejecimiento y que estos procesos afectan a la seguridad vial. Todo esto permite calificar la actividad conductor profesional de peligrosa y penosa y, por tanto, merece la pena que se reconozca la enfermedad profesional y la jubilación anticipada. Verán ustedes que no lo decimos solo nosotros a través de investigaciones con la patronal, sino que lo dicen distintas universidades. En este caso, la Universidad Politécnica de Cataluña dice que, al considerar el sector de actividad y la ocupación del trabajador, son el sector del transporte y los conductores profesionales los que tienen los índices de incidencia más elevados. Estos trabajadores están más expuestos al riesgo, medido en unidades de distancia o tiempo. ¿Cómo lo determinan? Un conductor que hiciese 100.000 kilómetros al año —y hacen mucho más— tendría un índice de incidencia similar al de un trabajador de la construcción. Pero, alternativamente, un conductor que condujese una media de seis horas diarias

—y conducen muchas más— tendría un índice de incidencia similar al de un trabajador de la industria extractiva de la minería. ¿Por qué? Porque los estudios revelan factores en edades críticas, entre 48 y 52 años, que generan un aspecto terrible y es que se produce el efecto trabajador sano, que favorece un proceso de selección que permite —y digo permite— que los conductores en peor estado de salud dejen la actividad por su cuenta, y ya no hablamos además de los autónomos del transporte, pero que solo permite continuar la actividad a aquellos con un estado de salud mejor para los trabajadores. Esto que puede parecer de sentido común, esconde una contradicción muy grave. Esto no lo decimos nosotros, lo dice la encuesta de salud y condiciones de trabajo en el transporte de mercancías por carretera que fue elaborada por la mejor escuela de medicina de trabajo de nuestro país, el Instituto de Salud Carlos III, a través del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y los ministerios de Trabajo y Fomento. ¿Por qué decimos esto? Porque, analizando los datos en el año 2005 de conductores asalariados en vehículo pesado, vemos que a partir de los 49 años de pronto en la estadística desaparecen 30.000 trabajadores. Nosotros nos preguntamos dónde están estos 30.000 trabajadores. Esto es como si a los trabajadores de la mina les dijese con 45 años que tienen que dejar la actividad porque tienen silicosis, que se vayan a su médico para que les trate y que se vayan buscando otro trabajo porque en ese trabajo no pueden continuar. Esto es lo que está pasando actualmente en la carretera, señores. El estado de salud de estos trabajadores les deja en un estado tal que abandonan la profesión. Son con frecuencia otras actividades como la logística las que recogen a estos trabajadores. Y no hablamos de los trabajadores autónomos, porque estos trabajadores autónomos se someten a una autoexplotación todavía mayor y con frecuencia permanecen en la profesión mayor número de años, es decir, acaban con 65 años con una serie de problemas físico-médicos terribles.

¿Qué precisamos, por tanto, como una medida necesaria en nuestra opinión, además de la colaboración de las instituciones públicas? Algo que recientemente se ha hecho con la construcción y algo que ya es competencia de ustedes: un plan sectorial de prevención de riesgos laborales, y creemos que es el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, el órgano de referencia español para la prevención de riesgos laborales, el que podría elaborar, planificar y desarrollar junto con los agentes sociales este plan sectorial, con una ambición desde la Unión General de Trabajadores: la consecución de la corresponsabilización de todos los agentes que intervenimos en este sector, corresponsabilización de la patronal pero también de los sindicatos. Antes preguntaban ustedes qué hacemos; nosotros queremos corresponsabilizarnos de la parte que nos compete, de la observancia de las medidas de seguridad, de la observancia de la formación, pero no olviden ustedes que según la Ley de Prevención de Riesgos Laborales quien

tiene la competencia, quien tiene la responsabilidad son la empresas, y por tanto son ellas las que deben hacer llegar a los trabajadores medidas preventivas.

Por terminar, la Unión General de Trabajadores tiene una serie de propuestas que van al hilo de lo expuesto; a pesar de ser unos datos tan demoledores, como ven ustedes, siempre hay remedio para los problemas. La Unión General de Trabajadores, igual que nuestros compañeros de Comisiones Obreras, desde hace años perseguimos la reducción de la siniestralidad laboral, constituye por tanto un objetivo prioritario de los agentes sociales, pero no es solo nuestro. Nosotros somos conscientes de que el conjunto de la sociedad, a través de las administraciones estatales y autonómicas, pero también a través de las empresas, de los propios empresarios, es lo suficientemente lúcida como para comprender la necesidad de acometer el problema.

En el año 2006, el Plan de acciones prioritarias para la reducción de la siniestralidad laboral incluía una encomienda al Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo para que, junto con la Dirección General de Tráfico, elaborase un estudio sobre los accidentes de trabajo. Por cierto, en la documentación que hoy les traemos viene este estudio, es un estudio muy importante. Consideramos que es a la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo donde deben trasladarse estos estudios, pero también nuestra organización considera de vital importancia que se refuerce esta colaboración entre administraciones y agentes sociales, y sobre todo, como hemos dicho, a través del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Ahí nos tienen ustedes a todos, a los agentes sociales como órgano técnico de referencia y, en concreto, en cuatro líneas de actuación: una línea de investigación que desde el instituto y la Dirección General de Tráfico investigase las causas de los accidentes. Una línea de sensibilización en el ámbito laboral que continúe la puesta en marcha, como decíamos antes, entre la propia dirección general, el Ministerio de Trabajo e Inmigración y también el Ministerio de Fomento a través del Plan de acciones prioritarias. Una tercera línea de campaña de sensibilización en la sociedad que permitiese, como han dicho ustedes antes, sensibilizar a la opinión pública sobre este problema tan grave. Pero también consideramos una cuarta línea, el Plan de prevención de riesgos laborales específico para el sector. Es necesario poner a trabajar a todos los responsables del sector y no hay que olvidar, evidentemente, la estrategia española de Salud y Seguridad, emanada de la estrategia europea. Esa estrategia española que han aprobado ustedes en el Parlamento por unanimidad y que es tan importante registra al menos tres objetivos que comparten los problemas, y por tanto las soluciones, de lo que aquí hoy venimos a exponerle. El objetivo 5 determina un diseño de políticas eficaces para mejorar y perfeccionar los sistemas de información e investigación en materia de seguridad y salud y articula la creación de un observatorio español estatal de condiciones de trabajo. El objetivo 6, como decía el señor

diputado, potencia la formación precisamente en prevención de riesgos laborales. El objetivo 8 trata de mejorar la participación institucional y la coordinación de las administraciones públicas en las políticas de prevención. Más concretamente y para terminar, querríamos destacar, como hemos dicho antes, una labor fundamental desde el punto de vista de la Unión General de Trabajadores. Quiero reiterarlo porque es encomiable: la tarea que están desarrollando tanto el fiscal de Sala, coordinador de siniestralidad, como el fiscal de Seguridad Vial, y lo útil que sería que trabajasen juntos, cada vez más, en lo tocante a la fiscalización de los accidentes de trabajo, tanto en misión como in itinere, ayudados —imagínense ustedes— por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y apoyados finalmente por los agentes sociales.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Hernández. No es frecuente en una comisión parlamentaria —puede ser hasta heterodoxo— que se felicite al ponente, pero yo honestamente le quiero felicitar por su brillante exposición. Creo que ha puesto el dedo en la llaga sobre algunas de las cuestiones que a todos nos preocupan muy acertadamente, de forma muy correcta, y sobre todo ha inquirido la sensibilidad y la preocupación no solo de esta Comisión sino también de otras de este Congreso como son la de Fomento, la de Trabajo, la de Interior, etcétera. La verdad es que son estas comparencias las que a uno le reconcilian con el trabajo parlamentario en ocasiones.

Vamos a proceder a la intervención del señor Souvirón en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Gracias, señor Hernández Oñate, por su intervención. Tomamos buena nota de todo lo que nos ha dicho y desde luego vamos a reflexionar muchísimo sobre ello.

Estamos de acuerdo en que tenemos un problema y eso ya es importante porque es el inicio de la solución, un problema además que solo se resuelve desde la responsabilidad social, desde la responsabilidad de cada cual desde el lugar que le corresponde. Yo creo que el hecho de que se esté celebrando hoy esta sesión y de que tengamos ocasión de compartir nuestros puntos de vista sobre el tema es un avance. No hay duda de que los datos son irrefutables, los datos dicen que en las horas en que se producen los desplazamientos y durante la jornada laboral se origina un claro crecimiento de los accidentes de tráfico que coinciden con el desplazamiento a los centros de trabajo o con los accidentes en misión. Por tanto es un asunto que tenemos que combatir y tenemos que hacerlo claramente. Creo que lo primero que hay que hacer es conocer el problema en toda su magnitud y trasladarlo, una vez conocido, a aquellos que son protagonistas cada día del mismo por el riesgo que corren. Hay que tener muy en cuenta que, además de los daños morales —que no se pueden evaluar económicamente—, hay que ser enormemente realistas y decir que también tiene un coste social importante, el 2 por ciento del pro-

ducto interior bruto de este país se nos va en los accidentes de tráfico, y por tanto las empresas tienen que saber que en sus balances seguro que hay un porcentaje altísimo que se debe a que no se combate claramente este tipo de problemas. Creo que ahí está el inicio de la solución. Los trabajadores y ustedes como sindicatos deben hacerles ver la importancia de la prevención, la importancia del conocimiento del problema—incluso a través de cursos de formación— y desde luego a través de la negociación colectiva, estoy absolutamente de acuerdo con usted, trasladar el problema como prioritario, porque lo es sin ninguna duda. Estoy seguro de que desde el lado empresarial se entenderá que se puede hacer prevención y tomar medidas para favorecer la seguridad vial en las empresas y que además se pueden reducir los costes, con lo cual estaremos en la vía de solución.

Quiero agradecerle su comparecencia hoy aquí, sin duda vamos a incorporarla a nuestros trabajos, y esperamos que al final seamos capaces de elaborar un documento que sea útil para avanzar en el camino que todos queremos.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista va a intervenir el señor Álvarez para someter a su consideración las cuestiones que él crea que son pertinentes.

El señor **ÁLVAREZ VILLAZÁN**: Señor Hernández Oñate, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero agradecer su presencia en esta Comisión y felicitarle muy sinceramente por la excelente exposición que ha realizado usted para convencernos de la necesidad de incluir todos los aspectos relacionados con la seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas.

Usted conocerá, sin duda, que en la anterior legislatura se creó esta Comisión en la que están ustedes hoy compareciendo como respuesta a una voluntad decidida del Congreso de dar la importancia que se merece al problema de la seguridad vial y al objetivo de conseguir la disminución de los accidentes de tráfico. Hoy nadie duda de que la seguridad vial es una prioridad y que el Gobierno está poniendo todo su empeño en buscar soluciones contando con el apoyo, por supuesto, de esta Comisión, del Congreso y de todos los agentes sociales, como usted también insinuaba, y probablemente prueba de todo esto es la importante reducción del número de accidentes de tráfico que se está produciendo en los últimos años. A pesar de todo y de la reducción del número de víctimas mortales en carretera, desgraciadamente el número de fallecimientos en accidentes de tráfico sigue siendo demasiado elevado, y hoy hemos podido escucharle a usted y también al representante de Comisiones Obreras cómo nos hacían hincapié en que debemos abordar un aspecto que puede ser novedoso pero urgente de tratar, que es la implicación de las empresas en los temas de seguridad vial dentro de los

planes de prevención de riesgos laborales de las mismas.

Todos sabemos que la seguridad vial está siendo abordada desde los distintos factores. Hay que reconocer que los fabricantes están poniendo medidas para construir coches más seguros, que el Gobierno está haciendo el máximo esfuerzo por ampliar, conservar y mejorar las infraestructuras viarias, nadie pone en duda que la actitud de los conductores también está mejorando, probablemente debido a las campañas que se están haciendo, pero quizá faltaba afrontar—y creo que usted nos ha convencido totalmente de ello— la responsabilidad de las empresas para incidir en este tema. Es verdad que existe una concienciación social sobre la necesidad de respetar unas normas de circulación, de tráfico, por la importancia que tienen para todos, para la propia seguridad, pero quizá de lo que no tenemos todavía conciencia—y al menos a los que estamos aquí hoy después de su intervención sí nos puede quedar suficientemente claro— es que muchos de esos accidentes que se producen en las carreteras afectan directamente a los trabajadores, accidentes que o bien se producen en el trayecto que deben realizar para cumplir con su trabajo—lo que usted ha denominado accidentes en misión— dentro de la jornada laboral o bien durante el recorrido que deben realizar para trasladarse desde su domicilio hasta el puesto de trabajo y su regreso, los accidentes in itinere. Nos ha quedado claro que muchos de estos accidentes podrían evitarse si existiese una mayor implicación de las empresas en la prevención de los mismos, considerando, como usted ha señalado, que los accidentes in itinere son un riesgo más que debe evaluarse—cito literalmente sus palabras—, frente al que deben adoptarse medidas necesarias para su prevención, contemplándose dicho riesgo en las evaluaciones de riesgos de los puestos de trabajo. Es interesantísimo tener en cuenta esto que usted ha dicho.

Ha realizado, señor Hernández Oñate, una magnífica exposición sobre las diferencias entre los accidentes in itinere y en misión y nos ha facilitado una serie interesantísima de datos estadísticos sobre la siniestralidad en el ámbito de los accidentes laborales viales. También nos ha señalado, según la organización a la que usted representa, la Unión General de Trabajadores, lo que se debe hacer, primero, para contemplar este tipo de accidentes como accidentes laborales y, segundo, para evitarlos o reducir los mismos. Ha enumerado que las empresas potencien el uso del transporte público colectivo—también el compañero de Comisiones lo señalaba—, que los poderes públicos diseñen políticas de desarrollo urbano y movilidad que reduzcan los desplazamientos, que se complementen con medidas de movilidad de los trabajadores, que todo esto se contemple en la negociación colectiva—lo que me parece también un aspecto fundamental en el que no quisiera insistir demasiado, pero me parece muy importante esa apelación que ha hecho reiteradamente a la negociación colectiva— y que se incorpore la seguridad vial en los planes de movilidad y

prevención de riesgos laborales de las empresas y, por supuesto, también ha señalado que se imparta a los trabajadores la formación necesaria relativa al riesgo de este tipo de accidentes.

Sería bueno que nos explicara con más detalle a qué se puede deber que en esos datos estadísticos que se manejan no aparezcan implicados estos vehículos profesionales —he creído entender— por no disponer de la tarjeta de transporte o por esa picaresca que señalaba de dividir las cargas. Me parece que sería interesante que se tuviese en cuenta porque, según los datos que nos ha facilitado, la diferencia en el resultado es muy importante. Si de un total de casi 50.000 accidentes con víctimas en carretera que se produjeron en 2007, más de 12.000 corresponderían a algún tipo de vehículo de mercancías o viajeros, con independencia de que tengan o no esa tarjeta de transporte, me parece que el dato es espeluznante y para tenerlo muy en cuenta. Estoy completamente de acuerdo con usted en que las organizaciones sindicales deben tener un papel esencial en el control y vigilancia de estas tareas. Creo que compartimos las tres líneas de actuación que ha señalado más esa cuarta que señalaba también para afrontar los accidentes en la seguridad vial. En cuanto a la investigación de las causas, déjeme que le señale que me ha parecido interesantísimo —creo que lo compartimos totalmente— que haya esa colaboración en el momento del accidente y que pueda participar el inspector de trabajo a la hora de determinar las causas que lo han producido. Me parece que es una aportación fundamental. Usted señalaba una segunda línea de sensibilización en el ámbito laboral de las empresas que creo que es totalmente imprescindible, así como las campañas de sensibilización de los propios trabajadores. Me gustaría hacerle una sugerencia que he echado en falta en la exposición. Me preocupa la implicación del propio trabajador o cómo afectan estas campañas al propio trabajador para que asimile como tal todo lo que se le dice en ellas y se pueda convertir en una conducta que vea como habitual, al igual que, por ejemplo, se comenzó imponiendo el cinturón de seguridad mediante unas medidas punitivas o coercitivas, pero creo que ahora mismo la mayoría de los conductores nos ponemos el cinturón porque consideramos que es totalmente necesario. Creo que habría que insistir en esa implicación del propio trabajador en todos estos planes. Por último, compartimos esa cuarta vía que usted ha señalado y que nos parece fundamental: la elaboración —y comparto que sea el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo quien lo realice— de un plan sectorial específico de prevención de riesgos laborales —creo que lo ha llamado así— en el que participen —con lo que no podemos por menos que estar de acuerdo— los agentes sociales, las administraciones públicas —el Ministerio del Interior, como usted ha señalado, Trabajo e Inmigración, Fomento y Justicia— y las empresas. Nos sumamos a ese reconocimiento que ha hecho a la labor del fiscal de Seguridad Vial y del fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, y compar-

timos totalmente que sería ideal que se establecieran mecanismos para que pudieran trabajar conjuntamente.

No quiero extenderme más. Le he podido realizar muy pocas preguntas de las que tenía pensadas porque la explicación ha sido exhaustiva y suficientemente esclarecedora. Muchas gracias, señor Hernández Oñate, de nuevo en nombre del Grupo Socialista por su aportación a este interesante proceso de mejora de la seguridad vial en el que estamos implicados. Espero que estas medidas que nos ha señalado sean compartidas —estoy seguro—, debatidas y asumidas por los representantes de los distintos grupos que formamos parte del Congreso y que sirvan para dar un avance fundamental a todo lo que se refiere a la seguridad vial en las empresas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández, tiene la palabra.

El señor **HERNÁNDEZ OÑATE**: Les agradezco la atención que me han dispensado y sus palabras. Respecto a lo que ustedes nos trasladan es cierto que es importantísimo considerar siempre este problema desde el punto de vista de que, a pesar de la labor que está acometiéndose desde las distintas instancias, aún queda un problema que resolver. Nosotros contemplamos el aspecto legislativo con una visión muy positiva. Ustedes desde el Parlamento están acometiendo medidas que resuelven gran parte del problema, pero, como muy bien nos señalan ustedes, lo que resta ahora mismo es que las empresas, los sindicatos y los trabajadores nos impliquemos más en resolver el problema.

Decía el señor Álvarez, y es verdad, que la asunción por parte de la empresa de la evaluación de riesgos de esta tipología de accidentes sería uno de los factores que coadyuvaría a su resolución porque incidiría en las medidas preventivas. Es verdad que tenemos en nuestro país afortunadamente un sistema público de sanidad que es capaz de paliar los efectos de esta accidentabilidad, pero adolecemos de mecanismos de prevención y, en este caso, es de lo que hablamos. Todo lo que nosotros estamos poniendo encima de la mesa hoy —mi compañero de Comisiones Obreras y estoy seguro que lo que diga el representante de la CEOE irá en esta misma línea— es que lo que demanda este sector y cualquier otro son medidas de carácter preventivo, medidas que ejerzan la acción de protección previa a la causa de la baja o de la mortalidad. Es verdad que no solo son normas viales; son accidentes, como decía el señor Álvarez, que afectan al ámbito laboral, porque, como decíamos antes, detrás de la carretera hay una actividad productiva. Esa es la visión que nosotros esperamos de ustedes. Y como tenemos un problema, como usted muy bien decía, compete —y yo les agradezco su atención— resolverlo, partiendo de lo que cada uno puede hacer muy bien, de cómo la responsabilidad debe afectarnos a todos y cada unos de nosotros. Es verdad que si conociéramos más en profundidad el problema, si tuviéramos a nuestro alcance estadísticas que demostrasen que la

incidencia, por ejemplo, del factor del sueño llega hasta un porcentaje determinado y se puede acometer su resolución, como recientemente tuvimos muestra en un congreso celebrado por Comisiones Obreras en Burgos, mediante una serie de actuaciones puntuales sobre el estado de salud previo del trabajador, podríamos evitar gran parte de las distracciones que ocasionan accidentes en la carretera. Fíjense ustedes que este sector tiene largas jornadas de trabajo.

Los datos, es verdad, son irrefutables. Lo que pasa es que nosotros tampoco queremos decir con absoluto rigor que son tales. Como muy bien han dicho ambos grupos, nosotros tampoco tenemos la fiabilidad absoluta de que los datos que manejamos sean los ciertos. Pero tenemos que poner encima de la mesa que, al menos, los que hay demuestran un problema de una dimensión social terrible. Pero no solo por lo que decíamos que nos afecta a nosotros, sino por lo que afecta al conjunto de los ciudadanos. Es verdad que este conjunto de daños nosotros nunca lo queremos decir, pero, como muy bien decía el señor Álvarez, hay un problema de costes que se traslada al conjunto de la sociedad. Actualmente, Europa está discutiendo la euroviñeta, que es el gravamen que se va a poner por el uso de infraestructuras, por el acceso que tienen las empresas a un bien público, por el desgaste que supone para las infraestructuras públicas. Esto debería ser contemplado en la línea de lo que decía el señor Álvarez. También hay un coste que se traslada al conjunto de la sociedad y que, por tanto, debe ser interiorizado en la estructura de costes de las empresas. Esto efectivamente es así. Perdón he mezclado los nombres; me van a disculpar. Le pido disculpas, señor Souvirón, porque me he estado refiriendo al señor Álvarez y, como puede haber notado, todo lo que he dicho anteriormente corresponde a su intervención.

La intervención del señor Álvarez venía a poner encima de la mesa un problema del que nosotros también somos conscientes. Nosotros no podemos extender a los demás la culpabilidad o trasladar culpas fuera de nuestro ámbito. Nosotros también tenemos un grado de responsabilidad absoluto. Nuestro grado de responsabilidad se traslada a las relaciones laborales y de las relaciones laborales a la negociación colectiva, que es el ámbito que nos pertenece a los agentes sociales. Pues bien, este ámbito lo reclamamos no como propio, a veces excluyente para con ustedes, diciendo siempre no debe intervenir el Gobierno en el diálogo social, aunque lo ampare y lo tutele, pero nos favorecería muchísimo el que ustedes y nosotros, a través del diálogo social, pudiéramos encima de la mesa aspectos como el de la negociación colectiva para trasladar temas, como decían ustedes, tan importantes como la evaluación de riesgos y la formación necesaria para el sector. Estos dos aspectos tan importantes coadyuvarían a la resolución del problema de una manera muy activa. Serían factores de carácter preventivo, porque la formación al trabajador le hace ser consciente del riesgo que corre y porque la evaluación de riesgos le hace ser consciente al empresario de aque-

llos a los que somete a sus trabajadores por la actividad derivada de su actividad productiva. Por lo tanto, nos parece muy correcto el enfoque que ustedes le dan al problema. Ambos grupos coinciden perfectamente en la línea en la que nosotros querríamos que se contemplase este problema. Deben ser medidas preventivas y deben ser medidas de consenso social a través de los órganos que tenemos, en este caso el diálogo social y la negociación colectiva, aparte de su importantísima labor legislativa. Me preguntaba usted, en un aspecto tan concreto pero tan llamativo dentro de la siniestralidad, a qué se debe la diferencia en el ámbito de las furgonetas. En el tema de las furgonetas, que es el subsector del transporte por carretera que causa más número de víctimas y causa un mayor número de perjuicios al conjunto de la sociedad, se dan dos factores fundamentales. Antes de la nueva estadística que elabora la DGT ocurría, simple y llanamente, que al no serles de afectación la directiva de tiempos de trabajo ni el uso del tacógrafo, estos accidentes desaparecían en gran número de la estadística oficial porque caían en el saco de meros accidentes de tráfico. Solo cuando el guardia civil abría la furgoneta y comprobaba que se trataba de mercancías, y no mercancías propias que puede llevar el frutero, con todos mis respetos, o el carpintero, se comprobaba que eran mercancías trasladadas por el problema que decíamos antes, por el fraccionamiento de cargas que, no solo dentro de España, sino a nivel europeo, se trasladan en distancias que superan mucho el ámbito de acción lógico de este tipo de transporte. Le decimos por qué cambia ahora. Porque ahora mismo la Dirección General de Tráfico, por consejo del Ministerio de Fomento, a través del Observatorio social del transporte por carretera, ha solicitado que se depuren más las estadísticas y se elaboren unas que van a darnos una radiografía mejor del sector, pero que condicionan en lo que ahora les voy a explicar. Al sacar de los accidentes aquellos vehículos que no llevan tarjeta de transporte se opaca un gran problema, queda en la opacidad. ¿Por qué decimos esto? Porque la mayor parte de estas furgonetas no llevan tarjeta. Por lo tanto, es verdad que depuramos las estadísticas en torno a que en los accidentes son afectados los vehículos de carácter profesional con tarjeta de transporte. Pero si mantenemos solo esa parte de la estadística y sacamos de los índices estadísticos de siniestralidad a las furgonetas que no llevan la tarjeta de transporte, dejamos sin contemplar un número muy alto de accidentes. Nuestra petición iría a que, depurándose las estadísticas, se siguiese contemplando cuántos accidentes ocasionan este tipo de furgonetas, porque, como muy bien ha dicho usted, permitiría sacar a la luz pública un subsector que, a su vez, tiene un registro oculto de problemas que trasladan al conjunto de la sociedad, es decir, de desaprensivos que, a diferencia del conjunto de los empresarios que cumplen con la ley, actúan como piratas en el sector, ocasionando un problema mucho más grave todavía al conjunto de la sociedad. Me hablaba usted de la colaboración del inspector del trabajo. Para nosotros es funda-

mental, porque es esa figura que, aunque ahora mismo se está potenciando porque se va a incrementar su número, les solicitamos a ustedes vehementemente que incrementen aún más el número, porque si se ocupasen de este sector tendrían un incremento de trabajo de una manera desmesurada. Solamente el inspector trabajo, consideramos nosotros porque nuestra opinión es muy parcial, determinaría con claridad cuándo es un accidente de trabajo o cuando no. Por ejemplo, cuando en un accidente un vehículo profesional, por el arrastre de masa que lleva, se ve implicado en una colisión entre varios vehículos, evidentemente no es él el que causa el accidente, pero la consecuencia derivada de su actuación ocasiona una gravedad mucho mayor del accidente y un número de víctimas mucho mayor. En este sentido, es posible que no fuese conceptualizado como un accidente laboral, pero sí por parte del trabajador que lo sufre. Ahora bien, podríamos sacarlo de las estadísticas que dicen, o pretendemos decir nosotros, que esto es un accidente laboral. Parte del accidente de tráfico sería entonces pura Ley seguridad vial y parte de él pura Ley de prevención de riesgos laborales. Esto, como ven ustedes, es tremendamente fácil de decir y tremendamente difícil de determinar. Por lo tanto, les pedimos su colaboración para, como muy bien decían ambos grupos, ser capaces de desentrañar la problemática de estos accidentes.

Se refería usted a las campañas de sensibilización. Han de hacerse para toda la opinión pública y para el trabajador también. Nosotros, cuando hicimos la campaña de sensibilización en el año 2006 por todo el país, nos dirigimos sobre todo al trabajador, porque es verdad que, siendo responsable el empresario de la traslación de la Ley de prevención, somos conscientes del grado de desconocimiento que los trabajadores tienen en este ámbito. Como en todos los ámbitos, si uno es consciente de los riesgos que corre, es capaz de evitarlos al menos o, como muy bien decía antes el compañero de Comisiones Obreras, de exigir su resolución al empresario, que es el responsable. Hay que denotar que no son todos los empresarios, la mayor parte de los empresarios de nuestro país cumple con la ley, lo que pasa es que hace falta más formación en prevención de riesgos laborales para el empresario y para el trabajador, porque lo que hay muchas veces es un grado de desconocimiento tan alto que los factores de riesgo no se evalúan y no se corrigen por falta de conocimiento y no por falta de intención. Por tanto, nosotros hablaríamos de culpa y no de dolo, por intentar darle la dimensión que querríamos a este problema.

No se deben olvidar de un aspecto. Este sector profesional se mueve en torno a una directiva de tiempos de trabajo y a un reglamento de tiempos de conducción y descanso. Es este factor, el de tiempos de trabajo, el que incide sobremanera para la falta de responsabilidad por parte del trabajador y del empresario de la observancia de los medios de prevención. ¿Por qué decimos esto? Porque en este sector, que actualmente se está moviendo

en torno no ya al transporte por carretera, sino a la logística, aparece la entrega puerta a puerta en tiempo como el factor más importante de desarrollo de la actividad, no decimos, lógicamente, el transporte de viajeros. Pero este factor de tiempos de trabajo, de apremio, es el que está marcando, lógicamente, la incapacidad por parte del sector a veces de respetar las normas de prevención de riesgos laborales. Esta presión que se ejerce sobre el trabajador le lleva a correr a veces demasiado y a no respetar con frecuencia los tiempos de descanso. Yo no quiero culpabilizar a nadie, pero esto es una realidad. Cuando la Dirección General de Tráfico sacó —en nuestra opinión, acertadamente, aunque hay un factor con el que nosotros no estamos de acuerdo— el carné por puntos, nosotros le hacíamos una observancia. Si ustedes penalizan el no respeto a los tiempos de trabajo con una pérdida importante de puntos en el carné de conducir, están ustedes penalizando al trabajador no al empresario y es el empresario, a través de la organización de la empresa, el que ordena los tiempos de trabajo. Por tanto, el trabajador no es responsable del cumplimiento de estos horarios, sino que se ve impelido por el propio negocio que lleva entre las manos, por la actividad productiva. Los tiempos de traslación de un paquete entre Madrid y Barcelona son de tres horas. ¿Ustedes son conscientes de que, además, pasa por Zaragoza y para? Estas horas no son coherentes. El marisco que nos comemos en Madrid llega desde Galicia, pero no puede llegar en tan poco tiempo habiendo sido pescado muy poquitas horas antes. Señores, aquí hay algo que no cuadra. Los tiempos de trabajo, los tiempos de conducción y descanso no cuadran con esta actividad y gran parte de la siniestralidad tiene ese origen. Esto es lo que nosotros pedimos, que se investigue, que se determine quién tiene la responsabilidad, porque nosotros no queremos decir que es la parte empresarial, porque es muy recurrente poder decir esto, pero estamos seguros de que entre ambas partes podríamos llegar a determinar dónde está el problema en este tema. Evidentemente, como usted muy bien decía, nosotros queremos que sea en el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, porque además hay un plan de este Gobierno para potenciarlo y convertirlo en algo más que un instituto. Creemos que es una medida tremendamente acertada, que esa labor de Gobierno está siendo acertada igual que la reducción de siniestralidad.

Para acabar —por no extenderme más—, lo que les pedimos a ustedes es que sean capaces, como lo están siendo, de contemplar el problema desde el otro punto de vista, desde el problema laboral. El Estado puede ser capaz de poner encima de la mesa medidas que prevengan, que palién los efectos de la siniestralidad en la carretera, como es la Ley de seguridad vial, pero si no es capaz de entrar en el aspecto laboral e impeler a los agentes sociales a que tomemos cartas en el asunto, ustedes van a estar perdiendo capacidad de acción en un problema que sufre el conjunto de la sociedad y no solo el sector laboral. Quiero reconocer también, como muy

bien ha dicho usted, que para nosotros es un ejemplo de labor de actuación de Gobierno la creación de ambas fiscalías; nos parece un gran acierto, no solo por el perfil de ambas personas, que responde a lo que de ellas se esperaba, sino porque su actuación al respecto está contribuyendo a empezar a poner pie en pared en estos problemas, ya que significa perseguir los delitos que puedan llegar a ocasionarse por el no cumplimiento de la Ley de prevención de riesgos laborales, es decir, actuar de manera preventiva antes de que estos se produzcan.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias de nuevo, señor Hernández, por su brillante exposición. No se preocupe por el manejo inadecuado de los apellidos, me está pasando a mí por razones circunstanciales, lo cual acredita que no es la fatiga lo mejor ni para conducir ni seguramente para presidir una Comisión. En todo caso, muy agradecido. Solo quiero comentarle que yo pertenezco también a la Comisión de Trabajo y que no resultaría superflua en absoluto su comparecencia, la de ambos, y seguramente la del señor Chacón, en dicha Comisión.

DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CEOE (CHACÓN GUTIÉRREZ), PARA:

- **INFORMAR SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LAS EMPRESAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000067.)**
- **EL ESTUDIO DE LA INCORPORACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A LA EMPRESA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000097.)**

El señor **PRESIDENTE**: Invitamos a comparecer ahora en este espacio físico al señor don Lorenzo Chacón, presidente del Consejo Empresarial del Transporte de CEOE. Esperamos con expectación, señor Chacón, su exposición, sobre todo tras las incitaciones de los interlocutores que le han precedido en el uso de la palabra.

El señor **CHACÓN GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidente, señorías, por la oportunidad de comparecer ante esta Comisión de indudable importancia y alcance para aportar la visión empresarial desde el punto de vista de la seguridad vial y la posibilidad de relacionarla con elementos de prevención de la siniestralidad por accidentes de tráfico. Mi agradecimiento a los anteriores comparecientes que demuestran que hay mucho que detallar y centrar porque hablamos de distintos conceptos; me ha parecido en algún momento que probablemente hablábamos de distintas leyes y de distintos enfoques de los riesgos laborales en el puesto de trabajo,

donde alcanza la responsabilidad empresarial. Los primeros interesados en reducir la siniestralidad somos nosotros, los empresarios y estamos lógicamente en primera línea. Habría querido huir de pronunciamientos maniqueístas, pero menos mal que ya los sindicatos me han avisado de que en esta comparecencia yo soy el malo y que me tocaba ese papel. Intentaré aclararles que en modo alguno tenemos esa sensibilidad sino, al contrario, otra.

Todo necesariamente pasa por un cambio de modelo —ya se ha dicho— en el entorno de una movilidad sostenible que obtenga mejores niveles de competitividad, universalidad y seguridad con menores niveles de contaminación ambiental. Una mayor competitividad presupone una mejora de la funcionalidad del sistema de movilidad incrementando la calidad de vida de los ciudadanos y acelerando su progreso desde la perspectiva económica y social. Esta última perspectiva exige también que el sistema sea universal, entendiendo este como el derecho y la posibilidad de todos los ciudadanos y los bienes a moverse en las mejores condiciones. La garantía de ese derecho exige, por un lado, mejorar los subsistemas de transporte público, priorizándolos y dotándolos de los más elevados niveles de cobertura, frecuencia y accesibilidad. La seguridad es un requisito indispensable de un sistema de movilidad sostenible y la calidad ambiental no solo constituye un requerimiento para una mejor calidad de vida sino una exigencia sociosanitaria en la que el sistema de movilidad es un factor fundamental en las grandes ciudades. En el camino de la transformación descrita, la receta recomendada y utilizada de una forma u otra por todas las grandes capitales europeas se basa en establecer paulatinamente unas condiciones tales que propicien la realización de menos viajes, procurando que estos sean más cortos y, por supuesto, que se realicen en mayor proporción en modos menos contaminantes y más eficientes energéticamente. En este sentido, la evolución del reparto de la demanda de movilidad entre los diferentes modos de transporte constituye una referencia capital para el seguimiento de la salud y seguridad del sistema de movilidad urbano. Se trata de profundizar en suma en el conocimiento de la movilidad, complementando la información que aportan los indicadores y los datos objetivos con las valoraciones y las reflexiones de los principales actores de esa movilidad: Administración del Estado, Administración autonómica y Administración local, agentes sociales y poderes públicos dentro del entorno de la Unión Europea. En primer lugar, se precisa la sistematización y análisis de los indicadores disponibles que permitan caracterizar la situación actual y apuntar la evolución de los temas clave que afectan a la movilidad, siendo objetivables y comparables, atendiendo a los mismos criterios de valoración. No se trata de describir el problema, sino de discernir las soluciones en igualdad de análisis. No queremos que al análisis produzca la parálisis, como suele ocurrir en muchísimos casos.

En el capítulo de salud y seguridad, la accidentalidad vinculada al tráfico constituye, como se ha dicho, una preocupación que trasciende al ámbito nacional. Según estadísticas recientes de la Organización Mundial de la Salud, se calcula que al año mueren en el mundo 1.200.000 personas, siendo más de 20 millones los heridos anuales. Tan solo en la Unión Europea los muertos en accidente de tráfico entre ciudades y carreteras se sitúan aproximadamente en 45.000, estimándose la media anual en más de 15.000 inválidos temporales o permanentes. En España este es también un problema grave, aunque se venga produciendo una evolución positiva de la siniestralidad en los últimos años. A pesar de ello y según datos de la Dirección General de Tráfico, cada minuto se produce un accidente de circulación, cada cuarto de hora una víctima de este tipo de siniestros es atendida en un centro sanitario y cada día hay en España dos parapléjicos más como consecuencia de un accidente de tráfico. Se desprende de estos datos que los accidentes de tráfico son un problema de salud pública que adquieren un dramático protagonismo en los índices de mortalidad. Es el problema de salud pública que ha experimentado el incremento más elevado en tasas de mortalidad. Esta situación y consiguientemente el problema inciden también en el ámbito laboral. Ojalá pudiésemos los empresarios, la parte empresarial, como aquí se ha alegado repetidamente, asumir esa responsabilidad y solucionarla, pero no somos quienes tenemos que asumirla ni quienes podemos incorporar acciones de política pública que no están en nuestras manos, pero podemos colaborar de manera intensa y decidida, como así lo hacemos, para aminorar las consecuencias de esta siniestralidad que padecemos.

Según nuestra normativa, se considera accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o a consecuencia del trabajo que efectúe por cuenta ajena, situándose, lógicamente, dentro de ellos, en función de esta definición, los accidentes de trabajo que tienen lugar al ir o volver al centro de trabajo. La utilización de un vehículo para desplazarse hacia o desde el trabajo supone para la población laboral los mismos riesgos que dicha utilización tiene para la población en general, produciéndose en los últimos años una situación, desde el punto de vista preventivo, de interés, como es la de que se viene reduciendo la incidencia de la siniestralidad estrictamente laboral, entendiéndose por tal la producida en el centro de trabajo, mientras que aumenta la incidencia de la siniestralidad vinculada al factor tráfico, accidentes in itinere o en misión.

Al riesgo de la utilización de un vehículo se exponen en mayor o menor medida los trabajadores, ya sean los conductores profesionales o los trabajadores cuya profesión nada tiene que ver con la conducción, pero que utilizan el vehículo, como he comentado, para ir o volver al trabajo. Los datos brevemente expuestos ponen de relieve la importancia de analizar también la seguridad vial desde el ámbito laboral, y así lo hacemos desde el mundo empresarial, lógicamente con distinta perspec-

tiva, en función de que la actividad sea o no la del transporte, en cuyas organizaciones se mantiene muy activo un muy intenso capítulo de formación y prevención.

En términos generales, la primera dificultad para el análisis es la de la información, como apuntaba al principio. A pesar de que existen diferentes fuentes de datos en relación con la siniestralidad laboral —Ministerio de Trabajo e Inmigración, mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, etcétera—, desde la perspectiva de los accidentes de trabajo de la población laboral dichas fuentes prácticamente no recogen información relativa a las circunstancias y factores que los caracterizan —causas, tipos de accidente, infracciones, etcétera—, con la complicación que se detecta adicionalmente en los accidentes in itinere. Por ello, algunas iniciativas y estudios realizados, tanto desde el ámbito de las organizaciones empresariales como del propio Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, acuden a los datos de los anuarios estadísticos de la Dirección General de Tráfico, que han permitido constatar como en los últimos años el incremento experimentado por esta tipología de accidentes —calificados como laborales por razones de aseguramiento— ha sido mayor que el aumento de cualquier otro tipo de accidente laboral. Los cambios en los hábitos de movilidad, sin duda, tienen mucho que ver en esta tendencia. Como he comentado, las iniciativas de trabajo en esta materia se vienen desarrollando por las administraciones públicas competentes y son seguidas con gran interés por las organizaciones empresariales, que también han desarrollado variados estudios: la Confederación Empresarial de Cantabria, la Confederación Empresarial de Murcia, la Confederación de Madrid y otras tantas, con el apoyo de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. En ellos, a pesar de la insuficiencia de la información, se parte del análisis de los datos y se compara con los disponibles de otros países de nuestro entorno europeo, aproximándose al estudio de los muchos y complejos factores que se encuentran implicados en un accidente: infraestructuras viarias, características técnicas de los vehículos, factores personales del conductor, clima y otros, existiendo una coincidencia en que los factores de riesgo más importantes parece que se asocian con el llamado factor humano. En esto no somos distintos al resto de países. También coincidimos en la valoración que los propios conductores realizan sobre la importancia de los factores motivadores. En las encuestas de nuestro país, los conductores consideran en una proporción muy elevada que los accidentes de tráfico son debidos a fallos humanos. Por tanto, es evidente que el análisis del factor humano es fundamental a efectos del problema de la seguridad vial y también es compartido el criterio de que no existen diferencias en el análisis de dicho factor entre los comportamientos de la población laboral y los de la población general.

Desde la perspectiva empresarial, las políticas públicas de seguridad vial y las estrategias de intervención en esta materia —en particular las preventivas— deben consi-

derar a la población laboral, ya que sin duda una serie de medidas que se pueden implantar con la colaboración del mundo empresarial pueden contribuir a reducir la siniestralidad laboral vinculada al tráfico. Como en todos los aspectos de seguridad y prevención, la información y la formación son las herramientas fundamentales para conseguir buenos resultados. En materia de seguridad vial hay que conseguir que el trabajador sea consciente de los riesgos existentes vinculados a la conducción del vehículo y de las medidas para evitarlos, al objeto de que modifique sus conductas y elimine comportamientos inadecuados y conductas de riesgo. Pero no se incorpora un segundo riesgo ajeno al propio puesto de trabajo. En España se ha traspuesto la directiva de igual manera que se ha hecho en el resto de países comunitarios. No tenemos ninguna responsabilidad más añadida; no podemos modificar de parte aquello que se ha traspuesto por todos los países miembros de la Unión.

Existen numerosas buenas prácticas empresariales de formación específica en seguridad vial para los trabajadores, fundamentalmente en empresas de mayor tamaño. Si tenemos en cuenta que el tejido productivo en nuestro país se caracteriza por estar integrado, mayoritariamente, por empresas con menos de 6 trabajadores que cuentan con menos recursos a la hora de abordar la prevención de riesgos laborales, su colaboración en seguridad vial, cuyos riesgos no van vinculados a la actividad empresarial con la excepción del sector del transporte, debería acompañarse de medidas de apoyo tanto técnicas como económicas por parte de las administraciones públicas. Por el contrario, se nos trasladan responsabilidades y competencias que no nos corresponden sino en términos de colaboración voluntaria. Son políticas de Estado y no políticas de empresa muchas veces de las que hablamos. El día 25 de octubre de 2006 fuimos convocados por el secretario general de Empleo y el secretario general para el Cambio Climático a una reunión en el Ministerio de Trabajo, en la cual se nos expuso la propuesta de incluir en la tramitación del proyecto de ley de calidad del aire y protección de la atmósfera la obligatoriedad de las empresas de más de 200 trabajadores de establecer planes de transporte de empresa, con el objetivo de reducir el uso del automóvil en el transporte de sus trabajadores, y fomentando otros menos contaminantes en aquellas ciudades en donde se superen determinados niveles de contaminación. Al mismo tiempo, en la citada reunión se propuso la creación de diferentes mesas y grupos de trabajo sobre movilidad en distintos niveles y con la participación de diferentes ministerios.

El método utilizado para plantear todas estas cuestiones se situaba al margen de los instrumentos y cauces que acordamos en la Declaración del diálogo social del año 2004, en la que se creó expresamente una comisión de seguimiento y evaluación con el fin de establecer las prioridades, el calendario y el método de trabajo de los asuntos contenidos en los distintos ámbitos del diálogo social. El representante de UGT se ha referido de alguna manera a este asunto. Manifestamos entonces nuestro

total desacuerdo tanto con el método utilizado para el planteamiento de dichas propuestas como por el contenido en sí de las mismas.

Por otro lado, respecto a las medidas objeto de la citada reunión, mostramos nuestro desacuerdo con la pretensión de establecer nuevas obligaciones para las empresas al tratarse de materias que son ajenas por completo al ámbito de la empresa y las relaciones de trabajo y que entran dentro de la esfera personal del trabajador, como es la libre elección del medio del transporte para acudir al trabajo, ámbito en el que las empresas no pueden intervenir, como en tantos otros de la vida personal y privada de los trabajadores y como en tantos otros que no deberían serlo tanto, como que una empresa de transportes deba saber en cada momento cómo está el rédit de puntos que mantiene el conductor con su carné de conducir, y no lo podemos constatar. En este sentido, quisiera recordar que en el sector laboral, en la actualidad, el 36 por ciento de los convenios colectivos de ámbito estatal establecen pluses de transporte destinados a compensar los gastos que se originan al trabajador por acudir al trabajo. Estos pluses, que se abonan en cuantía fija por las empresas, con independencia de la distancia, tiempo, coste u otros factores, no establecen ni limitan la elección del medio de transporte ni exigen justificación alguna del medio empleado. Es más, esta reivindicación se ha planteado como sustitución del transporte colectivo de empresa, con ejemplos muy ilustrativos de grandes empresas con numerosos colectivos que antes acudían en autobús, en transporte colectivo, y ahora no.

Quisiera, por otro lado, expresar nuestra preocupación por el trasfondo que se percibe al establecer desde la norma la obligatoriedad de planes de transporte, trasladando a las empresas indirectamente la responsabilidad de la contaminación que generan sus trabajadores al acudir al trabajo cuando estos utilizan el automóvil y no otros medios de transporte menos contaminantes. Valdría la recomendación y el traslado de esta reflexión o responsabilidad a los que han impulsado el cambio de modos de transporte más contaminantes y mucho más inseguros. La última milla es una teoría que se presenta de manera neta aquí a obtener y conseguir con políticas de movilidad eficaces y eficientes.

En definitiva, las medidas en esta materia deberían centrarse en la promoción y el estímulo del uso del transporte público por parte de las diferentes administraciones públicas con competencia en la materia, pudiendo desempeñar las empresas un papel de colaboración o cooperación en el objetivo de reducción de la contaminación mediante la difusión de campañas de sensibilización y concienciación a los trabajadores y no mediante la imposición de obligaciones a las empresas, que generarán una conflictividad innecesaria en aspectos que son ajenos a la vida de las mismas, la competitividad o el empleo. Valga como referencia la estrategia de mejora y fomento del transporte público en las áreas de actividad económica de la ciudad de Madrid, promovida

por el consorcio y el ayuntamiento, así como el excelente trabajo de la mesa de movilidad.

Todo ello se repite en relación con el borrador de estrategia española de movilidad sostenible de fecha 15 de enero de 2009. A continuación, permítanme que les haga un resumen de aquellas observaciones que desde CEOE se ha estimado preciso hacer. Se centran en los puntos 3.2.3, calidad del aire, salud y medio ambiente urbano, y 6.1.16, planes de movilidad para empresas y polígonos industriales y empresariales. Con carácter previo a las observaciones concretas a estos apartados, es necesario poner de manifiesto que no se acierta a comprender como estando pendiente del mandato legislativo contenido en la disposición adicional séptima de la Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que incluye la previsión de elaboración por el Gobierno de una ley de movilidad sostenible, que recogerá las obligaciones de la puesta en marcha de planes de transporte de empresa en el marco del diálogo social establecido, el borrador de estrategia que se propone incluya como una de las medidas el fomento de estos planes de transporte, estableciendo además distinciones entre empresas por el número de trabajadores de los centros de trabajo e incorporando nuevas figuras desconocidas hasta la fecha, como la del coordinador de movilidad. Por este motivo, junto a los que a continuación se relacionan, CEOE se opuso a la inclusión de la medida antes descrita, aparte de estimarse más adecuado esperar al resultado del mandato previsto en la Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera, antes de realizar propuestas concretas en materia de planes de transporte y movilidad sostenible.

En cuanto a las observaciones concretas de estos apartados, en nuestra opinión, trasladar a las empresas de forma directa obligaciones en relación con los planes de transporte de centros de trabajo supone indirectamente derivar a las empresas la responsabilidad de la contaminación que generan sus trabajadores —como he dicho— al acudir al trabajo de manera individual, mediante planes obligatorios que supondrán un incremento de costes tanto directos como indirectos para las empresas, que se agudizan si tenemos en cuenta el contexto económico en el que nos encontramos actualmente. Por último y por la importancia que supone desde la perspectiva de costes directos para las empresas, parece excesivo que cuando aún no se ha desarrollado legislativamente esta materia se incluyan en la estrategia figuras como la del coordinador de movilidad.

En definitiva, las medidas en estas materias deberían centrarse en la promoción y el estímulo del uso del transporte público por parte de las diferentes administraciones públicas con competencia en la materia, pudiendo desempeñar las empresas un papel de colaboración y cooperación en el objetivo de reducción de la contaminación y la siniestralidad mediante la difusión de campañas de sensibilización y concienciación a los trabajadores y no mediante la imposición a las empresas de obligaciones que generan esa conflictividad que pro-

duciría falta de competitividad y problemas para el empleo. Con todo, las organizaciones empresariales cuya actividad se refiere al transporte en todos sus ámbitos, modos y especialidades desarrollan una intensa actividad de formación y prevención sobre seguridad vial, desde cursos específicos de conducción, incluyendo los de protocolo y actuación en pista real en situaciones de emergencia, conducción racional, actitud y aptitud ante la conducción, técnicas en simulación o análisis de riesgos específicos del conductor. Se han desarrollado libros blancos de formación en las organizaciones empresariales abordando todas las materias y desde todas las perspectivas. Existen distintas guías prácticas para la elaboración de planes de prevención en transportes y un sinnúmero de actividades encaminadas a conseguir una mayor y mejor seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. También se han editado videos y material gráfico para instruir a los viajeros de autobús sobre medidas de seguridad. Creo que en todas las organizaciones que integran la CEOE se trabaja mucho y bien. Quizá sería deseable mayor implicación de Tráfico y Educación en algunas campañas y acciones formativas, que han de iniciarse desde las edades más tempranas y de las que también podemos dar cuenta de todo lo realizado por nuestras organizaciones.

En esta línea de la formación continua de conductores, como personal de frontera directamente implicado con la seguridad vial y la prevención de accidentes, la Directiva 2003/59, del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, establece una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales, en concreto para la conducción de vehículos para los que sean necesarios los permisos de clases C, C+E, D1, D1+E, D o D+E. El real decreto regula una formación inicial obligatoria, el llamado CAP, además de la existente para la obtención de los permisos de conducir, que versará sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, reglamentación del transporte por carretera, seguridad vial y medioambiental, logística, salud y calidad de servicio, así como una formación continua que deberán realizar los conductores profesionales al menos una vez cada cinco años. La introducción de este sistema de formación respeta los derechos adquiridos por los conductores titulares de los permisos de conducir anteriores al 11 de septiembre de 2008. También queda regulado en el proyecto la característica de los centros que impartirán esta formación, así como el programa de los cursos y el certificado de aptitud profesional CAP. He de destacar que la superación de los cursos de formación continua prevista en el real decreto implicará la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos en relación con el permiso de conducción, según lo establecido en los acuerdos adoptados en octubre de 2005 por el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Ministerio de Fomento.

Esta norma comunitaria tiene como finalidad garantizar que el conductor esté cualificado tanto para el acceso a la profesión como para la prosecución de la actividad de conducción de forma estandarizada en todo el territorio de la Unión Europea.

La CEOE considera positivo el establecimiento de una formación continua obligatoria de los conductores profesionales para que puedan responder a las necesidades y a las nuevas exigencias originadas por la evolución del mercado del transporte, adaptarse y manejar correctamente las nuevas tecnologías que van incorporando los vehículos, especialmente en materia de seguridad, modernizando así la profesión de conductor, además de la nueva oportunidad que se abre para los conductores profesionales en la recuperación de puntos. Es necesario implementar un sistema para que las ayudas a la formación establecidas por la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento y el 0,7 de las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social en concepto de formación se destinen a través de las organizaciones empresariales y con carácter finalista a la obtención y renovación del certificado de aptitud profesional, de forma que cubran la totalidad de los costes y se doten los recursos necesarios al sector como sucede en países de nuestro entorno. Véase el caso francés, donde hay centros de formación gestionados por las organizaciones empresariales dotados de las tecnologías necesarias para impartir la formación que los conductores necesitan, vehículos, motores, aulas, etcétera, así como que se habiliten cursos de formación de formadores a través de los cuales puedan nutrirse las distintas organizaciones empresariales como verdaderos protagonistas insustituibles en este tipo de formación. Sirva como ejemplo absolutamente ilustrativo las dos promociones de formadores que se graduaron a través de CEOE con fondos europeos.

Muchas gracias por su sensibilidad y por su atención a temas tan trascendentes para la sociedad, con la necesaria aplicación de buenas prácticas a través del conocimiento compartido y la gobernanza. Desde la CEOE compartimos los fines. Creo que hemos de avanzar mucho en los medios con transparencia y con claridad para no dar lugar a desencuentros, que parece que se han anunciado esta mañana y no son tantos. Preferimos, cuando llega la tempestad, construir molinos de viento y no murallas y estamos a su disposición para avanzar en este empeño.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Chacón, por su completa y exhaustiva información. La verdad es que es difícil ya atribuir en los tiempos que corren la condición de malo de la película a nadie. Antes el viejo derecho del trabajo y el concepto de conflicto social se manifestaban en claves de confrontación dialéctica. Nadie sabe ya qué está ocurriendo en los tiempos que corren y con el derecho del trabajo. Nadie está seguro de que exista el conflicto industrial y, desde luego, la confrontación dialéctica está absolutamente

difuminada hasta el punto de que su perspectiva se puede configurar en claves de perfecta complementariedad con las de los interlocutores que le han precedido en el uso de la palabra. En todo caso, serán mis compañeros de Comisión —espero acertar esta vez con los apellidos— los que glosen esta cuestión.

Señor Souvirón, en nombre del Grupo Popular tiene la palabra.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Gracias, señor Chacón, por su comparecencia y por los datos que nos aporta, que sin duda favorecerán nuestra reflexión y nuestro trabajo. Dando por sabido que la primera obligación de la empresa es garantizar su viabilidad, mejorar su productividad, por tanto que eso se traduzca en la creación de puestos de trabajo, y que cualquier carga que no esté absolutamente justificada perjudica a la competencia y es un lastre para el desarrollo económico, dando por sentado eso, lo cierto es que comparto con usted que estamos ante un grandísimo problema, ante un problema de salud pública que efectivamente la Organización Mundial de la Salud no solo ha calificado como tal, sino que nos ha dicho que como sigamos como vamos, esto se va a convertir en una auténtica pandemia, así es que el problema va a más y habrá que ponerle soluciones.

Es un asunto efectivamente de responsabilidad y por ello de formación y de información y es muy importante contar con los mejores datos. Es cierto que nos faltan datos, que hablamos muchas veces de síntomas y se nos olvidan las causas reales del problema y de los accidentes de tráfico y vamos un poco a tientas. En cualquier caso, estamos ante un grandísimo problema, sin ninguna duda ante un problema de Estado, pero en el que todos tenemos que poner nuestro granito de arena y asumir nuestra responsabilidad. Sobre la base de este criterio yo le quiero hacer algunas preguntas. La primera es si han evaluado los costes que para la empresa suponen los accidentes de tráfico. Después si considera que la responsabilidad social corporativa puede ser un instrumento que ayude a la creación de valor añadido en la empresa. Ustedes van a crear, están a punto de crear o han creado ya el consejo estatal de responsabilidad social corporativa en la CEOE y yo quería preguntarle si cree que a la vista de la magnitud del problema debe incluirse la seguridad vial entre esas políticas de responsabilidad social corporativa y cómo articularía usted esa inclusión en caso de que la considere necesaria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra a continuación la señora Chacón —le puedo asegurar, señor Chacón, que no se ha buscado la coincidencia, intencionadamente cuando menos— en nombre del Grupo Socialista.

La señora **CHACÓN CARRETERO**: Gracias, señor presidente, veo que aquí tendrá usted menos problemas con los apellidos (**Risas.**)

Agradezco a don Lorenzo Chacón en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y del mío propio su comparecencia y veo que, siguiendo con la broma, además del apellido compartimos un punto de vista parecido en algo muy importante, como es considerar la formación sobre seguridad vial un factor importante para la empresa.

El hecho de tratar en esta Comisión los accidentes de tráfico que tienen lugar durante la jornada laboral es un objetivo que está siendo abordado de una forma relativamente reciente por todos y que está preocupando a toda la sociedad, sobre todo a los agentes, como hemos visto en las intervenciones anteriores; un objetivo que nos hace reflexionar sobre las características de los trabajadores, que en definitiva son recursos humanos de las empresas, y teniendo en cuenta que en la mayoría de los casos, el tipo de accidentes del que hablamos corresponde a trabajadores normales, entre comillas, es decir trabajadores que no son del sector del transporte, como pueden ser camioneros, taxistas u otro tipo de conductores profesionales, y que los accidentes tienen lugar sobre todo cuando las personas van o vuelven del trabajo y no durante la jornada laboral.

¿Cabría considerar, señor Chacón, la importancia de la seguridad vial en los planes de prevención de las empresas e incluir este tipo de accidentes como posibles riesgos laborales en la categoría de accidente laboral, no solo in itinere, como se ha venido hablando, o en misión, como planteaban los representantes sindicales? En este mismo sentido consideramos muy importante que los trabajadores y trabajadoras de las empresas conozcan y tengan en cuenta todos los aspectos de la seguridad vial, pero también nos parece necesario que las empresas sean conscientes y que sean corresponsables en la medida en la que las corresponda. La responsabilidad, señor Chacón, no es solo de las administraciones, según consideramos nosotros, sino que hay muchos agentes implicados en este problema. Se trata de convencer de la necesidad de adoptar las medidas para paliarlo y no se trata de ningún modo de imponer. Reconocemos que también hay buenas prácticas por parte de las empresas. Hay empresas que efectivamente están aplicando la prevención de accidentes y su relación con la seguridad vial y por ello nos parece importante que las empresas se sensibilicen con este tema e incluyan la seguridad vial dentro de sus programas de responsabilidad social corporativa. Veo que los anteriores comparecientes también opinan así y, según deduzco de sus exposiciones, estamos de acuerdo en que las administraciones deben fomentar el uso del transporte colectivo —creo que así lo están haciendo— y no responsabilizamos en ningún momento de ello a las empresas, pero dentro del sector del transporte los accidentes de tráfico hemos oído antes que llevan incorporada la actividad productiva de las empresas detrás de ellos, y creo que está claramente demostrada la parte de responsabilidad que puedan tener las empresas a la hora de implicarse en la sensibilización y en la concienciación. Como digo, es de lo que se trata, de con-

cienciar y de sensibilizar a los trabajadores y también de que la empresa sea consciente de ello. Además, haciendo referencia a que en el pasado mes de enero la DGT anunció que tiene en sus planes para 2009 incorporar la seguridad vial a la negociación colectiva, algo que consideramos muy oportuno y necesario, y a que ha asegurado también el señor Navarro en su última comparecencia en el Congreso que su departamento está trabajando con el Ministerio de Trabajo e Inmigración para compatibilizar los registros de accidentes de tráfico y de accidentes laborales, le pregunto qué puntos de este apartado consideraría usted importante tratar y cómo deberían incorporarse al trabajo y a la empresa. También, volviendo a los planes de formación en este mismo sentido, quisiera saber qué opinión le merece la incorporación de la educación vial en los planes de formación permanente de los trabajadores y qué aspectos considera más importantes para que los empleados tengan en cuenta la seguridad vial en su trabajo. En definitiva, viendo que la DGT trabajará por introducir la seguridad vial en las empresas y en la parte que les toca como responsabilidad a ustedes, ¿cómo piensan las empresas colaborar en este sentido?

Sin más, le reitero mi agradecimiento por su comparecencia y por los esfuerzos que puedan realizar las empresas para contribuir a la mejora de la seguridad vial en la empresa. Su aportación será sin duda importantísima.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Chacón, tiene la palabra.

El señor **CHACÓN GUTIÉRREZ:** Señor Souvirón, efectivamente hay una primera obligación de mantener, provocar e incentivar todos los temas relacionados con la seguridad, independientemente de que se considere o no una carga, un lastre o un posible siniestro. Probablemente por eso decía antes —y sin probablemente— que los primeros interesados en minimizar el problema de la siniestralidad, y sobre todo en la siniestralidad en misión —es decir, los relacionados con la actividad de conductor profesional—, son los propios empresarios, la propia empresa, más allá de lo que se está valorando de responsabilidades de conductor, de otro vehículo, de la propia empresa; es decir, esto es tan extenso como los granos de arena en el desierto. Está comprobado que en las empresas sujetas a normativa de transporte los índices de cumplimiento tanto de tiempo de conducción como de utilización del tacógrafo, de los tiempos de descanso, de disponibilidad, de presencia son de impacto muy reducido, y ahí está el Observatorio social del Ministerio de Fomento, que así lo indica. Otro tema son determinados usos o nichos de mercado que no estén en ese ámbito y probablemente haya que valorar la influencia que tienen en otros desplazamientos y tráficos. Es cierto que los datos son asimétricos. Seguimos insistiendo en que los temas de seguridad vial son de competencia pública. Queremos contribuir y apoyar absolutamente todas las medidas que se puedan

iniciar para incrementar y reducir la tremenda carga que, como decían mis datos, suponen para el total de la sociedad, pero es cierto que no hay evaluación de costes de accidentes concretos, no hay evaluación de causas, no se tratan de igual manera accidentes similares incluso, no ya distintos. Es decir, tenemos una importante área que cubrir que actualmente no podemos valorar exhaustivamente. También es cierto que estamos en el tema de la RSC, la responsabilidad social corporativa. Esto tiene una vocación de temas universales y relacionados con lo que la propia palabra indica, y en muchas empresas ya se está trabajando en temas relacionados con seguridad vial para obtener o provocar valores añadidos a la gestión de las empresas. Pero creo que la responsabilidad social corporativa va mucho más allá de la manifestación de parte de establecer determinadas iniciativas que puedan dar valor a la empresa. Creo que es un compromiso muy amplio de carácter casi, si se quiere, institucional y que afecta de momento a determinados tipos de empresas, pero desde CEOE estamos trabajando muy activamente para que esto empiece a caer y se decante a todos los tipos de organizaciones y de empresas en España. Creo que es una labor muy positiva y vamos a seguir en ese empeño.

Agradezco a la señora Chacón el tono de sus preguntas. Compartimos muchos puntos de vista, pero si bien en los temas de formación hay verdaderas carencias, yo he dicho antes que nosotros iniciamos por una de las organizaciones que yo presido una campaña en colegios para enseñar a los niños a comportarse ante accidentes de tráfico en el transporte escolar, otro tema importante. Es decir, provóquese el traslado en un medio dieciocho veces más seguro que el de que su mamá lleve al niño en su coche. Hicimos y estamos haciendo una serie de campañas y de actuaciones concretas que no se generalizan, que no se universalizan. ¿Por qué? Porque ni Tráfico ni Educación están poniendo los recursos y el interés necesarios para que esto sea obligatorio, y creo que al niño que no llega a los 18 años formado en seguridad vial difícilmente lo reformaremos en este capítulo de una actividad absolutamente generalizada que es coger su coche. Yo siempre he dicho que los viajeros de autobús tienen una carga terrible porque no quieren viajar en autobús, lo que quieren es viajar en su coche, y tenemos que convencerlos de que es más positivo que viajen en autobús. Estamos interesados en analizar y promover campañas que eviten los accidentes en jornada laboral, pero hay que distinguir muy claramente los accidentes en jornada laboral en misión, in itinere o aquellos que se producen en situación de dependencia directa de la empresa del trabajador en ese acto. Por eso decía antes que es muy importante la última milla. Hay datos comunitarios sobre el tema de las grandes ciudades, los accidentes que se producen en ellas, la proporción en esta área y sobre todo los terribles efectos sobre las lesiones que configuran. Insisto en que aunque las empresas y las organizaciones empresariales seamos muy conscientes, no podemos decir más que lo que la ley dice, sobre todo en prevención de riesgos laborales.

Me ha llamado la atención que se nos quiera hacer corresponsables de estos accidentes, pero me ha gustado que luego dijera: en la medida en que les corresponda. A mí, que soy miembro activo del Consejo Nacional de Seguridad Vial por otras atribuciones que tengo en el Ministerio de Fomento, me parece que es una línea buena de interlocución y de poner encima de la mesa muchas cosas. Yo he estado participando muy activamente en un grupo de trabajo que se creó en la Subdirección General de Tráfico sobre accidentes in itinere y en el que participamos todas las organizaciones y todos los agentes sociales. Conclusión de ese trabajo, absolutamente extenso, barajando todos los datos que había a nivel nacional, autonómico y local, intentando llegar a conclusiones y a ideas fuerza efectivas: no tenemos datos comparables, homologables, que se puedan poner uno al lado de otro y llegar a conclusiones idénticas para problemáticas idénticas, con lo cual llegábamos a definir el problema pero no a saber cómo solucionarlo, y esto es lo peor que puede pasar porque, en definitiva, llegamos a una situación de bloqueo que no merece ni el tiempo que se invierte ni los tremendos recursos de Administración y sectores para esto. Por ello me ha hecho, se lo digo de corazón, mucha ilusión venir a esta Comisión porque creo que hay muchísimas cosas que podemos hacer en conjunto, muchísima documentación que deberíamos compartir, según la teoría del conocimiento compartido, y avanzar en la sensibilización y buenas prácticas que se están haciendo, como antes se apuntaba, por la RSC, que es un tema voluntario, insisto, pero que nosotros podemos hacer que sea un valor añadido y una palanca de gestión empresarial que provoque algunos efectos de eficiencia y eficacia, que es lo que al final perseguimos las empresas. Se me decía que las empresas queremos ser rentables y tener un grado suficiente de resultados. No. Las empresas queremos seguir haciendo lo que hacemos: ser el tejido productivo de este país, generar empleo, mantener el que tenemos, generar progreso, poder provocar y establecer niveles de calidad de vida cada vez superiores. Y en esto estamos todos porque todos estamos, de una manera o de otra, relacionados con el sistema productivo nacional.

En ese aspecto, ¿podemos fomentar el uso del transporte colectivo? Podemos. ¿Podemos cambiar la dinámica que se ha establecido en los convenios, como antes se decía de SEAT, de Iberia y de otras grandes empresas que transportan a 15.000 personas, por ejemplo en La Muñoza? ¿Por qué en La Muñoza, de repente, de trasladarse en autobús se traslada todo el mundo en coche o tiene medios alternativos? Pues porque hubo una negociación del convenio que implicó ese cambio del transporte colectivo por un transporte individual, libre, a cambio de un plus de transporte. Yo les garantizo que a la empresa no le compensaba el cambio y que prefería el transporte colectivo. Es verdad que cuando llega un coche o un autobús tarde ya se sabe dónde están, de dónde vienen, quiénes vienen, por qué llegan tarde y qué incidencias hay, aunque, por otro lado, el ordenamiento,

como capacidad de transporte de la zona del aeropuerto, de la zona de origen y destino de los trabajadores, fuera más sencillo de la otra manera. Yo lanzo un guante a las centrales sindicales para sentarnos a ver, en periodo de bonanza, no de negociación —como me decía el presidente del CES recientemente: Negociad en bonanza, no negociéis con viento fuerte—, si se puede negociar que ese cambio de modelo de movilidad al centro de trabajo se pueda realizar a través de un autobús que tiene dieciocho veces menos posibilidades de tener un accidente que un vehículo particular.

Volviendo a la Dirección General de Tráfico, sobre si va a incluir la seguridad vial en la negociación, quiero decir que tenga mucho cuidado, que lo incluya en el acuerdo de la negociación colectiva, pero dentro del acuerdo marco, del acuerdo de negociación, para que no sea, como decíamos antes respecto a la Ley de Calidad del Aire, una imposición a centrales sindicales y a organizaciones empresariales, porque esto sería inválido. De todas formas, con Pere Navarro tenemos una excelente relación y abundaremos en este tema a través de los distintos elementos que tenemos de colaboración. Sería bastante difícil incorporar el tema de la seguridad vial y los accidentes in itinere en la prevención puesto que tenemos tasados dentro de la Ley de Prevención las disciplinas a las que tenemos que llegar y los entornos de puestos de trabajo en los que se tiene que producir esa prevención; es el puesto de trabajo. A mí me encantaría —a los sindicatos no lo sé, seguramente no— saber cómo viene, de dónde viene, dónde ha dormido, qué ha cenado, si le ha sentado mal un café o si toma carajillo por las mañanas, pero es que llega un momento en que la autonomía y la administración de la libertad individual está absolutamente consagrada, como es lógico, y la parte empresarial no puede entrar en esos discernimientos. Creo que podemos hacer mucho, creo que podemos colaborar en este sentido en muchísimos temas, específicamente en formación y educación vial y en la formación permanente de trabajadores y de no trabajadores, de los que van a ser trabajadores. Siempre se ha dicho que el futuro no es una cosa nuestra sino que se la tomamos prestada a nuestros hijos. Pues vamos a empezar a formarlos ya desde pequeños para que cuando sean mayores tengan una conciencia vial distinta de la que a lo mejor tenemos nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Evidentemente, bien comentaba en el capítulo anterior que no se sabe qué esta

ocurriendo con el derecho del trabajo. (**El señor Souvirón García pide la palabra.**) Sí, señor Souvirón, tenemos un segundo turno que se puede ofertar tanto al Partido Popular como al Partido Socialista. Tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: No es un segundo turno, es precisar algo que no sé si se me ha entendido bien. Yo no he querido decir en ningún momento que las empresas quieran por encima de todo garantizar su viabilidad, digo que deben querer, porque si no nada funciona.

El señor **CHACÓN GUTIÉRREZ**: Lo he entendido así.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Chacón.

La señora **CHACÓN CARRETERO**: Aprovecho el segundo turno porque quería reiterar que en materia de seguridad vial lo importante y lo que pretendemos es concienciar de las consecuencias positivas que puede tener que se trate la seguridad vial dentro de la empresa. No se trata, como dije anteriormente, de imponer nada. Se trata de concienciar para avanzar en la mejora de la situación.

El señor **CHACÓN GUTIÉRREZ**: Estamos al cien por cien de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Acabar con este nivel de consenso es admirable. Como comentábamos, antes las materias objeto de negociación colectiva las determinaban solo los interlocutores sociales. Ahora parece que hay otras instancias que tienen capacidad para imponer materias a negociar. Pero es una cuestión que forma parte de este concepto en que se relativiza tanto. Señor Chacón, le aseguro, y a los demás intervinientes, que esta mañana ha sido particularmente ilustrativa para todos los aquí presentes, y creo que compendia bien el sentimiento que a todos nos afecta. Antes de despedirle, señor Chacón, pido a todos los portavoces que se reúnan posteriormente para celebrar una breve reunión de Mesa y portavoces. Voy a acompañar a los que todavía están con nosotros. Muchas gracias, señor Chacón, de nuevo, por sus ilustrativas exposiciones.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

