



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 333

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 8

celebrada el martes 9 de junio de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparencias:

- De don Juan Antonio Sagardoy, catedrático de Derecho del Trabajo y abogado, para informar sobre el estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000092.) 2
- De don Enrique Macián Cardete, presidente de Dupont España y Portugal, 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 219/000071.) 7

- De don Miguel María Muñoz Medina, de la Fundación Mapfre, para explicar las acciones emprendidas en materia de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 219/000250.) 13

Se abre la sesión a las diez y diez minutos de la mañana.

- **COMPARECENCIA DE DON JUAN ANTONIO SAGARDOY, CATEDRÁTICO DE DERECHO DEL TRABAJO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE Y ABOGADO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR DEL CONGRESO. (Número de expediente 219/000092.)**

El señor **PRESIDENTE:** Doy la bienvenida a don Juan Antonio Sagardoy, en mi caso con afecto y con cariño, porque nos conocemos hace muchos años, profesor Sagardoy. No sé si es una expresión correcta la que voy a utilizar, es una de las grandes vacas sagradas, sin ninguna connotación peyorativa, evidentemente, del Derecho del trabajo; es el profesor de todos los que, con mayúsculas, nos hemos dedicado a esta disciplina, lo sigue siendo, y además defensor de un sector del ordenamiento jurídico cuyo grado de relativización, incluso por los partidos socialdemócratas y por los que están más a la izquierda incluso de los partidos socialdemócratas, está siendo objeto de pertinaz ataque. Y aquí ejercemos el señor Sagardoy y yo, en la medida de nuestras humildes posibilidades, de guardadores de esas primigenias esencias.

En todo caso, señor Sagardoy, se incardina esta comparecencia que se inicia en este momento en la perspectiva de análisis de la siniestralidad laboral en esta Comisión, pero en el ámbito del trabajo; es decir, tanto la accidentalidad provocada por los llamados accidentes *in itinere* como por la accidentalidad de quienes su método de trabajo consiste en el uso de un vehículo de motor en cualquiera de sus ámbitos o circunstancias.

Y en esa perspectiva esperamos con ilusión y con expectación, sus seguramente brillantes explicaciones.

Don **JUAN ANTONIO SAGARDOY:** Buenos días a todos y muchas gracias al diputado señor Olabarría, que como él ha dicho bien, llevamos muchos años, aunque hace tiempo que no nos veíamos, en el cultivo de esta disciplina que tiene toda la fuerza de la juventud y a la vez ya va teniendo también todos los avatares que le van dejando las heridas, que le van dejando las crisis económicas, que suelen ser de bastante entidad, a las instituciones laborales.

Yo recibí con cierta sorpresa la citación y acudo encantado, y es un honor para mí, porque es un tema en el que yo puedo aportar poco, entiendo que solamente alguna idea respecto a la ordenación jurídica de los accidentes *in itinere*, para evitarlos precisamente, y no tanto sobre los temas de datos comparativos de gestión, evaluación, etcétera, de la seguridad vial en las empresas, para lo cual hay otras personas cualificadas que lo harán, aparte de que lo han hecho, porque tuve ocasión de ver la intervención del señor Muñoz, se llama, me parece, que era muy completa y se ve que es una persona que conoce muy bien los temas.

Yo simplemente, aparte del poco tiempo que tenemos, voy a hacer alguna observación sobre esta categoría jurídica y a la vez importante contingencia en la vida laboral como es los accidentes llamados *in itinere*. Le tengo especial cariño al tema porque, como comentaba a algunos de los presentes, en el año 1960 mi primer trabajo científico fue en la entonces llamada *Revista de Trabajo* sobre la imprudencia profesional en los accidentes *in itinere*, con lo cual quizá por esa razón siempre he visto el tema con especial simpatía.

Bueno, si yo tuviera que resumir mi pensamiento en la faceta jurídica de este asunto para evitar estos accidentes, yo diría que la Ley de Prevención de Riesgos Laborales no ha contemplado, es como si a alguien que tiene una labor legislativa por delante sobre algo se le olvida algún trozo de la realidad, no lo contempla, no lo tiene en la cabeza; y efectivamente el legislador, cuando sancionó esta ley tan importante de prevención de riesgos laborales, ley por otra parte (perdóneseme la expresión) talibán, porque es que abarca todo y tiene todas las facetas posibles para prevenir los riesgos laborales, por eso es muy difícil de aplicar, porque es una ley un tanto idealista. Pues a pesar de todo, yo creo que los redactores del proyecto de ley, y luego la ley tal como quedó, no consideró o no cayó en la cuenta de que hay unos accidentes, los llamados *in itinere*, bien sean yendo al trabajo o volviendo, o bien los accidentes llamados «en misión», es decir, las personas que trabajan circulando (por ejemplo todos los agentes comerciales o vendedores, o trabajadores de alguna forma ambulantes), la ley no lo contempla; yo he estado, la he leído (a lo mejor no he hecho una lectura completa), la he leído con atención, y todos los numerosos preceptos que tiene de evaluación, de prevención, de preocupación en definitiva del empresario por la seguridad física y psíquica de los trabaja-

dores, pues no se ve ni indirectamente que esté pensando en esta realidad diaria como son los accidentes *in itinere* o los accidentes en misión.

Con lo cual la primera cuestión dentro de la potestad legislativa, si se quisiera hacer algo que este tema mejorase, sería revisar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales con esta óptica; es decir, vamos a ver cómo, con prudencia pero también con valentía, cómo enfocamos el tema para que las empresas integren en su política preventiva de riesgos laborales el tema de la seguridad vial.

¿Cómo hacer eso? Bueno, pues ahí hay que tener una cierta equidistancia entre, como he dicho antes, la prudencia y la valentía, porque tampoco se puede hacerle responsable al empresario de un medio que no domina, como es la carretera. Entonces hay que tener. Pero sí que es cierto, y yo he leído algún documento que le he dado al señor Arnaldo para que lo dé a la Subcomisión, he analizado en algún documento que hay una serie de medidas que el empresario puede tomar. Por ejemplo, si un empresario, una empresa practica una política de que en un punto determinado vengan los trabajadores en un autobús de la empresa o en un autobús facilitado por la empresa, pues evidentemente es una medida pequeña, pero una medida para poder evitar. Si en el trabajo en misión, es decir, las personas que trabajan en la carretera circulando, hay una política de revisión de los automóviles que utilizan, de las condiciones psicotécnicas de los trabajadores, de modo que sean personas que estén en condiciones para conducir bien, las estadísticas se hagan, facilitar incluso lo del coche compartido para ir a la empresa, etcétera, son medidas que pueden de alguna forma evitar muchos accidentes o consecuencias graves de los accidentes, y a la vez para el empresario entra, yo creo, en su órbita normal. Sería un error, creo yo, exigir al empresario el mismo celo y la misma política de prevención y evaluación, etcétera, de los riesgos que los que ocurren dentro de su hábitat natural como es la empresa. Pero sin duda alguna que esa es una asignatura pendiente y quizás sea el pensamiento que yo creo o entiendo que sería más útil dejar en esta Comisión, la necesidad de hacer una lectura de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales con la visión de que estos accidentes también son accidentes de trabajo y también la empresa, en colaboración con otras entidades, públicas o privadas, la empresa también debería de alguna forma contemplar en su política de prevención de riesgos, contemplarlos.

Bien, hay otro tema de interés también, y es que el accidente *in itinere*, como saben sus señorías, es una creación jurisprudencial; la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900 dijo, y sigue diciendo hoy la ley lo mismo, que es accidente de trabajo aquel que ocurre con ocasión o por consecuencia del trabajo. Claro, al ser tan genérica esta terminología, con ocasión o por consecuencia, cuando se planteó por vez primera en una sentencia histórica un accidente que sufrió un trabajador cuando iba a trabajar, pues no costó ningún esfuerzo dialéctico extremo considerar que ese accidente había sido con

ocasión del trabajo, había una relación de causalidad. Y a partir de entonces, y hasta el año 1994, en que esa creación jurisprudencial se vierte en la ley (hoy el artículo 115 de la Ley General de la Seguridad Social contempla el accidente *in itinere*, ya le ha dado carta de naturaleza), los accidentes *in itinere* han ido sufriendo a lo largo del tiempo una especie de esquizofrenia por parte de la jurisprudencia. Hay muchas sentencias que amplían el accidente *in itinere* hasta límites quizás excesivos, y hay otras sentencias que por el contrario llegan a una minuciosidad o a una concepción mucho más estricta de qué es y qué no es accidente *in itinere*.

Por ejemplo, por poner algún ejemplo un poco exagerado: el trabajador que pernocta en casa de su novia y se va a trabajar al día siguiente (en Bilbao, además); y llega el juez y dice que no es accidente *in itinere* porque debería haber dormido en su domicilio y de ahí salir hacia el trabajo. Bueno, pues igual que no es accidente *in itinere*, puede ser accidente *in itinere*. Y hay otra sentencia que dice «que durmió en una pensión con unos amigos porque se hizo tarde y entonces.»; y cuando uno se interrumpe porque va andando y se para en un bar y se toma un refresco y sigue andando y al salir del bar le atropella un coche, pues como ha interrumpido el *iter* hacia el trabajo, pues no es accidente de trabajo. Es decir, es un concepto absolutamente elástico que ha tenido, como digo, una visión jurisprudencial bastante esquizofrénica.

De lo que no cabe ninguna duda es que los accidentes *in itinere* son accidentes de trabajo, que la propia Ley de la Seguridad Social presume que son accidentes de trabajo siempre los sufridos en el lugar de trabajo, con lo cual le da prioridad a ellos, cosa que no ocurre, como ahora mismo diré, con los autónomos; y el hecho de que la ley haya recogido, que lo ha recogido quizá mal, el accidente *in itinere*, podría mejorarse también evidentemente porque es muy amplio. Y el 115.2.a) dice: «Es accidente de trabajo los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo». Y bueno, aquí también la doctrina ha criticado que es una terminología excesivamente amplia. Es decir, ya puestos a ver a introducir en la ley el concepto de accidente *in itinere*, y con la riqueza jurisprudencial que había se podría haber concretado mucho más, porque esto es mucho más genérico aún, ya no es por ocasión o como consecuencia, sino al ir o al volver del trabajo, con lo cual en estricta aplicación aún tendría que ser mucho más amplia la jurisprudencia y aún habría muchos más accidentes *in itinere*.

Yo creo que... Perdón, que no me olvide de los autónomos. Los autónomos, sin embargo, en los Trade, los llamados Trade, es decir, con la nueva Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo, en los Trade sí que está admitido el accidente *in itinere* para los Trade y no así para los autónomos en el RETA, en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos; sin embargo los accidentes *in itinere* son mucho más, están mucho más restringidos; en los trabajadores autónomos económicamente dependientes sí que tiene acogida el accidente *in itinere*.

Bueno, yo, en resumen, como se me ha dicho que esto es breve, vaya, que no se trata de hacer una gran. o ser muy extenso en el tema, yo creo que la principal preocupación sobre este punto que debería existir es que las empresas integren en sus planes de prevención y de evaluación y de lucha contra la siniestralidad los accidentes, tanto *in itinere*, ir y volver al trabajo, como los accidentes en misión. Esto sería lo principal, es decir, que la propia empresa en su política, como digo, de prevención introdujera este tipo de accidentes. Lo cual, como digo, tiene sus complicaciones, porque ahí sí que evidentemente es muy distinto el accidente en misión del accidente *in itinere*. En el accidente en misión, sí que la empresa tiene la preocupación y tiene la obligación, aunque no sea en el lugar de trabajo, de que los coches si son de ella estén en condiciones, el formarles, el instruirles, en fin, todas las políticas que están en los manuales al uso de prevención y evaluación de los riesgos; en los accidentes en misión, eso evidentemente es algo que encaja perfectamente y en la propia Ley de Prevención de Riesgos Laborales, aunque no sea en el lugar de trabajo, pero es su trabajo, son instrumentos normalmente facilitados (a veces no) por el propio empresario. Sin embargo, el accidente *in itinere* tendría que estar en la política también de prevención de las empresas, pero con una visión y una óptica distinta. Es decir, el señor que tiene su coche o que tiene su medio de transporte equis, ahí la empresa puede hacer cosas, evidentemente que las puede hacer, pero ya no puede con la misma intensidad ni se le puede exigir a la empresa el mismo celo, por decirlo de un modo gráfico, que en los accidentes en misión.

Por lo cual una revisión y una relectura de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales sería importante. Aquí, como en todos los aspectos de la vida, caben dos políticas: la política de persuasión y la política de mandato, ¿no? La política de persuasión tiene la ventaja de que frente a su posible ineficacia se realiza con mucho más interés, el que está convencido de la bondad de esas medidas; y la política del mandato tiene la ventaja de la eficacia, por lo menos en principio.

Entonces, yo creo que hay que ir por los dos caminos. Sería muy importante que la Administración y las autoridades públicas y todos los organismos que tienen que ver con la seguridad vial convencieran, persuadieran a las empresas de la enorme importancia que tiene para ellas mismas, porque hay estudios también (en este documento que he facilitado vienen estudios) de los grandes males que suponen para una empresa los accidentes *in itinere*. Estamos hablando de un porcentaje del 7, yo tengo datos de 2005; en el año 2005, de 981.000 más o menos, casi un millón de accidentes de trabajo que hubo, 71.000, el 7,32 por ciento fueron accidentes *in itinere*. No es mucho, 7 y pico por ciento; sin embargo, lo que es mucho es la mortalidad. De los accidentes laborales mortales de tráfico, de los que hubo mortales en general en el año 2005, de todos, el 33,88 por ciento

eran accidentes *in itinere*, es decir, accidente de trabajo *in itinere*, los mortales.

Pues como digo, en ese tipo de medidas, en la política de persuasión sería importante, como digo, que hubiera ese convencimiento, porque los daños, las bajas que sufren, económicamente también tiene una gran repercusión para las empresas este tipo de accidentes, pues es importante para ellas. Y la política de mandato o el cambio de la legislación sería de alguna forma y de un modo equilibrado el ordenar o el prever que las empresas en los planes de prevención también tuvieran un capítulo dedicado a los accidentes que ocurren en la carretera, es decir, los accidentes de tráfico en cualquier tipo de medio de transporte.

Esto es esencialmente lo que yo tenía que decir.

El señor **PRESIDENTE**: Pues muy agradecidos al profesor Sagardoy por su brillante exposición. Por privar un poco de solemnidad al trámite en cuanto a lo expuesto por el profesor Sagardoy, hay un programa satírico en la televisión vasca, en ETB, Euskal Telebista, donde se destacaría seguramente por sorprendente la circunstancia de que un trabajador vasco pernoctase con su novia una noche, pero, bueno, bromas aparte y después de esta reflexión circunstancial, esta comparecencia ha sido realizada por el Partido Popular, y el señor Souvirón en su nombre tiene la palabra.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Muchas gracias también al señor Sagardoy, nosotros teníamos mucho interés en conocer su criterio sobre el tema que nos ocupa, porque nadie puede dudar que es un criterio fundado. No me atrevería yo a decir de un jurista de reconocido prestigio, porque es una plaza muy concurrida, y usted, sin ninguna duda, es de los de verdad.

Entonces, en nuestro planteamiento nosotros venimos hablando de la responsabilidad social corporativa de las empresas, que es un concepto que se ha ido poniendo de moda, aunque desde luego no están los tiempos para la lírica. Las empresas deben en primer lugar asegurar su viabilidad y garantizar los puestos de trabajo, y después hacer los esfuerzos pertinentes en su compromiso social.

Y dentro de ese compromiso social, desde luego creemos mucho en ese ámbito, en la persuasión. Es decir, debe ser una actuación voluntaria de la empresa, una vez que sea consciente de que indiscutiblemente los accidentes de tráfico tienen además un coste para ella, un coste económico y que se refleja también en el descenso de la productividad. Yo tengo aquí algún dato sobre la productividad en el año 2006, y el 14,82 por ciento de la baja de productividad, de pérdida de horas, tuvo su origen también en los accidentes *in itinere*, como consecuencia de los accidentes *in itinere*.

Por tanto esa labor, partiendo de que la solución del problema de la inseguridad vial, que es un problema social de primera magnitud en el que nos va la vida y la integridad física, es una labor de todos y una responsa-

bilidad compartida, pues la empresa, en cuanto que los accidentes en muchas ocasiones se producen al ir o al volver del puesto de trabajo o como consecuencia de las misiones que tienen encomendadas los trabajadores, debe incorporarse a ella.

Y dentro de esa responsabilidad social corporativa, sin ninguna duda nos llamaba la atención que en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales no se contemplara, como usted bien ha dicho, es sus justos términos este tipo de accidentes. Desde luego, después de su intervención nos queda muy claro que ahí hay un campo en el que se puede y se debe avanzar, con toda la prudencia, pero probablemente ahí sí con un carácter normativo, viendo exactamente hasta qué punto es una carencia que no tiene sentido, puesto que además de esos accidentes, cada día más las empresas se relacionan entre sí, el transporte, la comunicación entre ellas lleva a que tengan cada vez una mayor importancia.

Por tanto, nosotros tomamos buena nota de lo que nos ha dicho, estará en el Diario de Sesiones, y lo vamos a tener en cuenta sin ninguna duda en las conclusiones, porque nos reafirma en el criterio que poco a poco estábamos elaborando; y sin ninguna duda a partir de este momento apoyaremos que en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, con las cautelas necesarias pero también con la decisión necesaria, se incluya este tipo de accidentes, y a ser posible que sea el primer paso para que la responsabilidad social corporativa de las empresas tenga en cuenta este hecho, siempre desde luego con el apoyo de la Administración, que debe fomentar que esto se haga.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la diputada doña Rosa Bella Cabrera.

La señora **CABRERA NODA:** Buenos días, señor Sagardoy, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero agradecer su presencia en esta Comisión y la ilustrada exposición que nos ha ofrecido. Después de escucharle y de valorar la materia que nos ocupa, creo que no está de más mantener que es importante incidir en los permanentes lazos comunicativos entre el Gobierno, las comunidades autónomas y las empresas, pues de esa relación debemos esperar crecientes resultados en la prevención de la siniestralidad y de todo el ámbito de accidentes laborales en las vías.

Por ello considero que es determinante ajustar en cuanto a la normalización aplicativa toda la legislación elaborada *ad hoc*, refrendando lo anterior en la necesidad que tiene la Administración de seguir reduciendo los índices que se vienen registrando año tras año en el contexto de los accidentes *in itinere* o en misión. Ese debe ser uno de los objetivos a alcanzar bajo el auspicio de la Dirección General de Tráfico, cuyo máximo responsable, Pere Navarro Oliveia, ha sabido enarbolar la

premisa que ha de ser de todos, que la sociedad española enfrente la seguridad vial y laboral conjuntamente.

En este sentido el reciente anuncio del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, de firmar un gran acuerdo sobre el nuevo modelo de crecimiento económico con empresarios y sindicatos debe reflejar la realidad que observan los informes de la Dirección General de Tráfico, sobre todo porque el reto principal estriba en la concienciación social en la cultura de la seguridad vial como llave para introducir los códigos conductuales y normativos de la prevención en el entramado empresarial español. En este caso las campañas institucionales deben y tienen que ir más allá de la búsqueda de la efectividad; ahora hay que pasar al siguiente nivel, penetrar el tejido productivo en los niveles directivos y organizativos. Ese es el camino para alcanzar la plena incorporación de todos los mecanismos de la seguridad vial en la empresa de este país.

En este punto cabe preguntarse si la patronal tiene asumidos plenamente los postulados del marco legal en desarrollo sobre este terreno vital, para considerar que los usos y costumbres laborales de este país se sitúen en las marcas de la Unión Europea.

Por otro lado, cuando hablamos del concepto de seguridad y lo unimos a su vez al de transporte, es evidente que a este detalle tiene que incorporarse un nuevo actor, que además podría propiciar un nuevo estímulo a los planes gubernamentales de desarrollo económico y del empleo: la industria automovilística, factor a explorar, ya que no sólo nos podemos limitar a actuar legislativa y gubernamentalmente en la percepción y sensibilización de la problemática de los accidentes laborales de tráfico y las actuaciones en los casos de siniestro, sino en los dispositivos de seguridad en los vehículos y en el factor humano ligado a la conducción. Y aquí los avances tecnológicos y la investigación están llamados a jugar un papel crucial.

Con todo, la solución colectiva, empresas y sindicatos, del plan de actuación de 2008 conllevará beneficios sociales y económicos desde la perspectiva del convencimiento, y no de una testimonial e improductiva declaración de intenciones. Con la aplicación de programas y planes formativos se hace evidente que las empresas accederán a una serie de ventajas, como la reducción en los costes indirectos derivados de la siniestralidad laboral por accidentes de tráfico o la reducción de las primas de los seguros; incluso en la reducción de los índices de absentismo laboral.

Igualmente produce cierta inquietud el planteamiento de la posición adoptada por la CEOE, expresada por su presidente del Consejo Empresarial de Transporte, el señor Chacón Gutiérrez, en el seno de esta misma Comisión en sesión celebrada el 3 de marzo de este año, en relación a su desacuerdo con que el empresariado asuma nuevas obligaciones y responsabilidades sobre los accidentes *in itinere*, al considerarlos ajenos a su competencia, circunscribiéndolos meramente al ámbito de los trabajadores y trabajadoras. Siendo eso así nos encon-

traríamos con serias dificultades para poder arraigar cauces de acción desde las empresas, como la investigación de los accidentes de tráfico o la puesta en práctica de procedimientos de actuación en los que se determinen los protocolos en los accidentes laborales en la vía.

De todas formas hemos de coincidir en que los avances en la seguridad vial en las empresas, que han de ser desarrolladas sobre las plasmaciones legales iniciadas con la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, habrían de formar parte de las necesarias adecuaciones que la patronal ha de entender para incidir en la plena modernización del sistema laboral especial. En definitiva, creo que ha de persistir la convicción de que la apuesta decisiva de la empresa por incorporar la seguridad vial a su seno debe ser una realidad, una aspiración patente y necesaria.

No podemos olvidar que el 40 por ciento de las personas fallecidas en accidentes laborales en el año 2007 se dio en carretera, un porcentaje que ha ido disminuyendo ejercicio tras ejercicio, tendencia que se irá manteniendo con el compromiso empresarial de interiorizar la cultura de la seguridad vial como parte de su responsabilidad social corporativa.

En otro orden de cosas cabría preguntarse en qué grado puede estar afectando la Carta Europea de la Seguridad Vial en nuestro país sobre la mejora de las condiciones en las empresas en el ámbito de la prevención.

Por mi parte, sólo quiero reiterar nuestro agradecimiento del Grupo Parlamentario Socialista por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE:** Profesor, tiene la palabra para ahondar en las reflexiones, ampliar su primera intervención y dar respuesta a las inquietudes que le han presentado el diputado Souvirón y la diputada Cabrera.

Don **JUAN ANTONIO SAGARDOY:** Muchas gracias, y gracias a los intervinientes por sus precisas palabras, que sirven también para completar mi intervención. Y quiero reiterar que de la lectura, como digo, de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, quizás el único aspecto en el que se prevé indirectamente algo relacionado indirectamente con los accidentes *in itinere* es precisamente como obligación de los trabajadores en materia de prevención de riesgos, cuando dice el artículo 29 de la ley que los trabajadores deben usar adecuadamente, de acuerdo con su naturaleza y los riesgos permisibles, las máquinas, aparatos, herramientas, etcétera y equipos de transporte y cualesquiera otros medios. Pero solamente lo hace, como digo, indirectamente, y además respecto a los trabajadores; y quizá, como digo, falta que en el artículo 14, que es donde se contemplan todas las obligaciones del empresario o de los empresarios respecto a la seguridad y salud de los trabajadores, pues como digo no tiene ninguna referencia, ni directa ni indirecta, a estos accidentes. Ahí, yo creo que ese sería el gran cambio que se podría producir con ese criterio.

E insisto, prudente, porque evidentemente no se puede hacer responsable de los accidentes de tráfico al empresario, pero sí, por ejemplo, en los accidentes en misión. Yo, en el documento que he facilitado, siempre estas explicaciones sirven para entenderlo quizás un poco mejor, se habla de las medidas posibles que puede tomar el empresario, preventivas, respecto a este tema. Y este asunto fundamentalmente está enfocado hacia los accidentes de los trabajadores que su trabajo consiste, con vehículos de la empresa o controlados por la empresa, consiste en trabajar circulando. Por ejemplo, comprobar al inicio de la relación laboral, y después periódicamente, que los permisos de conducción se encuentran en vigor y que son los adecuados para el tipo de vehículos; realizar pruebas prácticas de circulación o pruebas psicotécnicas de personalidad que determinen el nivel de pericia, etcétera; establecer planes específicos para los conductores más jóvenes e inexpertos y también para los de mayor edad; informar a los conductores acerca de la política interna de la seguridad vial; informar a los conductores acerca de los accidentes ocurridos, las consecuencias, las causas posibles y las recomendaciones a seguir; proponer programas de incentivos para el personal conductor de nula o escasa siniestralidad; y en la formación, por ejemplo, formar a los conductores, tanto inicialmente como de forma periódica, organizar la formación dando prioridad a los que están expuestos a los mayores riesgos, etcétera. Quiero decir que el empresario, evidentemente, puede realizar o tomar medidas tanto de prevención como de formación como de evaluación en esta materia sin que ello suponga una carga excesiva, sobre todo, como digo, en los accidentes en misión.

Eso, yo creo que sería el gran cambio. Todo lo demás entra en la política persuasiva de recomendaciones, etcétera, que hay muchos documentos muy importantes en organismos muy entregados, muy conocedores de este asunto, pero de verdad, para cambiar profundamente esta cuestión, ahí es donde habría que incidir.

Y he dicho antes, no tenía a mano pero ahora lo digo más concretamente, la diferencia legal que tiene el trabajador por cuenta ajena del trabajador autónomo. En el trabajador por cuenta ajena, el artículo 115 de la Ley de Seguridad Social dice que se presumirá, salvo prueba en contrario, que son accidentes de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo; se presume salvo prueba en contrario, o sea, que tiene que probarse por quien lo niegue que no es accidente todo lo que se sufra en el lugar de trabajo y en el tiempo de trabajo.

Sin embargo, los accidentes que ocurran a un trabajador autónomo dependiente, de acuerdo con la Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo, la Ley 20/2007, aquí es al revés; en el artículo 26 se dice que, salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate. O sea, que

aquí es lo contrario, tiene que ser el trabajador, el Trade, el que pruebe que eso no es accidente.

Bueno, este es un asunto técnico-jurídico que tiene que ver con el tema pero no tiene que ver mucho a los efectos que hemos hablado; es decir, que sea o no sea accidente de trabajo influirá en las estadísticas y en otra serie de circunstancias, pero también es bueno saber ese distinto trato que ha hecho, que no entro yo a enjuiciarlo.

Lo que yo creo, y termino con mi intervención, que sería el gran cambio es que en el artículo 14, que es un artículo importantísimo, el derecho a la protección frente a los riesgos laborales, y que comienza con esas grandes afirmaciones de que es deber del empresario proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales, todo eso cabe evidentemente, pero el que hubiera una especificación y una llamada a los accidentes que tienen que ver con la seguridad vial, yo creo que sería muy positivo, muy lógico, y si se hace con prudencia, pues bueno para el empresario también porque evitaría unos costes indirectos muy importantes para él con esa siniestralidad en la medida en que disminuyera; y bueno para los trabajadores, efectivamente, que serían los principales beneficiados en esta nueva concepción de la prevención y evaluación de riesgos.

El señor **PRESIDENTE**: Pues muy agradecidos al señor Sagardoy por sus lúcidas explicaciones. Yo no sé si alguien quiere intervenir de nuevo. Esto son turnos un poco, un tanto extra forma, reglamentariamente aquí funcionamos con cierta fluidez. En todo caso, Juan Antonio, muy agradecido por tus explicaciones y encantado de saludarte otra vez.

Don **JUAN ANTONIO SAGARDOY**: Simplemente quiero decir, ya que tenemos a mi compañero y profesor también, el diputado Olabarría, que él sabe, y comento, uno de los mejores laboristas actuales, que es francés, Supiot, tiene unas páginas verdaderamente brillantes destacando cómo la salud de los trabajadores, física y psíquica, es la piedra angular de todas las instituciones laborales. Es decir, que hace una reflexión muy importante de que el tema de la salud no es algo, una parcela del Derecho del trabajo que es la prevención de riesgos laborales, sino que es la piedra angular de todo el edificio y de todas las instituciones; y él lo va demostrando diciendo: el salario, parece que nada tiene que ver, pues el salario tiene mucho que ver con la salud, por ejemplo la física y la psíquica, por ejemplo, por poner un ejemplo exagerado como pone él; un salario malo, un salario escasísimo tiene una repercusión en la persona, en su familia, en su salud psíquica, física, etcétera. La promoción profesional, pues también tiene que ver con ese tema. La jornada, evidentemente que tiene que ver. No, digo esto porque destacar, ya que estamos en una Comisión sobre seguridad vial que tiene mucho que ver con la salud, que este es un tema tan central y tan importante en la disciplina del Derecho del trabajo que, como digo,

este autor muy brillantemente prácticamente todas las instituciones del Derecho del trabajo las liga con la salud física y psíquica del trabajador. Por tanto, todo lo que se avance en ese camino, pues es importante.

El señor **PRESIDENTE**: Eso sugiere muchas reflexiones sobre el tipo de trabajo que desarrollamos los diputados en esta Cámara. En todo caso, agradecido por la ilustración adicional.

— **COMPARECENCIA DE DON ENRIQUE MACIÁN CARDETE, PRESIDENTE DE DUPONT ESPAÑA Y PORTUGAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000071.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con las comparecencias. La siguiente es una comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista. Es la empresa Dupont la que comparece, a través de su presidente en España y Portugal, el señor Enrique Macián Cardete, al que informamos, de la misma manera que al compareciente anterior, de que la metodología de trabajo de esta Comisión en este momento se incardina en el estudio de la siniestralidad en las carreteras, pero desde la perspectiva de la seguridad o de la prevención de riesgos laborales. Y conocedores de su experiencia en esta materia, esperamos su intervención, por el tiempo que usted considere razonable, sus reflexiones al respecto.

Don **ENRIQUE MACIÁN CARDETE**: Presidente, señorías, es un honor para nosotros poder compartir hoy con todos ustedes la experiencia que tenemos en la empresa respecto al tema de la seguridad en general y la seguridad vial en particular, que es lo que nos aplica en este caso.

Siguiendo con las palabras del profesor Sagardoy y cómo integrar la seguridad vial con la seguridad y los planes de prevención de la empresa, nosotros nos vamos a centrar en este aspecto, y a mí me gustaría empezar por cuál es la situación, cuáles son los resultados que estamos obteniendo en este campo.

En esta gráfica nosotros estamos representando los accidentes *in itinere* con baja en Dupont en España; donde vemos que durante varios años no hemos tenido ninguno, y en algunos años (2001 tuvimos 4; 2002 tuvimos 1, en fin, se pueden ver aquí los resultados), y no tenemos ningún empleado muerto ni herido grave en las carreteras desde 1984. Hace veinticinco años tuvimos un muerto, un empleado nuestro en un accidente fuera del trabajo, en un accidente por la noche en zona urbana en Barcelona, no referido a situación laboral.

Si incluimos no sólo los accidentes *in itinere* relacionados con el trabajo, sino todos los que tenemos de tráfico en general, podemos ver los resultados en la siguiente gráfica. O sea, que significa más accidentes con baja los resultados de una situación *in itinere* que

los de tráfico en general. ¿Por qué esto es así? ¿Qué estamos haciendo al respecto? ¿Cómo integramos la seguridad vial en los planes de prevención de la empresa? Bueno, a mí me gustaría empezar por un tema más general. Dupont es una empresa que tiene 207 años de antigüedad y empezó fabricando pólvora en el año 1802. Fu un químico francés llamado Dupont, discípulo de Lavoisier, que estableció su primera planta industrial en Estados Unidos y empezó fabricando pólvora. Como podemos imaginar, las medidas de seguridad en aquella época no eran muy brillantes ni muy poderosas, con lo cual hubo muertos, hubo heridos, y de ahí nace la concienciación por la seguridad en general, la seguridad laboral en la empresa.

Nosotros tenemos unos valores fundamentales que exigimos que todo el mundo que trabaja en nuestra compañía cumpla, y aquel que no esté comprometido con nuestros valores, pues mejor que busque otro entorno laboral. Y estos valores son sencillos: es el trato justo a las personas, la ética profesional, la seguridad, la salud (como decía el profesor Sagardoy, enlazamos aquí con su exposición, seguridad y salud van juntos), y el medio ambiente.

O sea, que nuestro compromiso con la seguridad es global y aplica tanto a situaciones fuera como dentro del trabajo. En este siguiente *chart*, que parece complicado pero yo lo resumiría en tres ideas: nuestra misión es hacer más con menos, o sea, producir más, dar más beneficios para que la empresa crezca, ofrecer más calidad, más competitividad, pero con menos; ¿con menos qué? Con menos residuos, con menos emisiones, con menos vertidos, con menos consumo de productos naturales (agua, petróleo). Estos son grandes retos que se nos presentan y van a ir a más en el futuro, luego tenemos que ser capaces de producir más contaminando menos y consumiendo menos recursos naturales, y esa es nuestra misión y en ello estamos.

Pero todo eso tenemos que hacerlo con cero lesiones, cero lesiones en el trabajo, cero enfermedades profesionales y cero lesiones fuera del trabajo. Nosotros pensamos que la seguridad, si nos preocupamos realmente por la seguridad y la salud de un empleado, nos tenemos que preocupar 24 horas; lo mismo duele una pierna rota cuando estás trabajando en un área productiva que cuando te la rompes haciendo deporte o conduciendo. Por tanto, no concebimos que la seguridad tenga que durar ocho horas. Creemos que la seguridad tiene que durar 24 horas.

Evidentemente no tenemos ni recursos ni el dinero ni la voluntad de meter un vigilante a la gente ni en el trabajo ni fuera del trabajo, con lo cual eso sería materialmente imposible. Pero sí desarrollar programas para que esto pueda servir de concienciación y de práctica habitual.

Y además esto lo tenemos que hacer con el compromiso y responsabilidad de cada empleado. Con unos pocos que no se comporten de manera segura, las instalaciones no funcionan, los accidentes aumentan, con lo

cual necesitamos el compromiso y la responsabilidad de cada empleado. O sea, de alguna manera lo que estamos buscando es una cierta cultura de trabajo en el que la seguridad sea un factor importantísimo.

Tenemos unos pocos principios, pero muy importantes para nosotros. Todo accidente es evitable; a cualquier persona que trabaja en nuestras instalaciones, el primer día esto le parece raro; cuando lleva un tiempo trabajando con nosotros se da cuenta de que eso es verdad y eso hay que procurar que sea así.

Cuando hablamos de que todo accidente es evitable no estamos hablando de accidentes de la naturaleza, no estamos hablando de un tsunami, no estamos hablando de un terremoto, no estamos hablando de eso. Estamos hablando de aquellos accidentes que sufre la gente como consecuencia de actuar en un proceso conocido de una manera no adecuada. Nosotros estamos comprometidos a simplemente fabricar, vender, desechar productos que seamos capaces de controlar de manera segura. Un accidente, la mayor parte de las veces ocurre porque el proceso no se ha seguido de manera adecuada, bien por los medios técnicos o bien por la persona o por los dos. Y creemos que todo proceso conocido tiene que llevarse a cabo de una manera adecuada a los procedimientos existentes. Por tanto, en este aspecto todo accidente es evitable.

Cuando hablamos de accidente fuera del trabajo, conducción y demás, la conducción no deja de ser también un proceso, que de alguna manera se puede conocer y dominar. Entonces, nuestra tendencia es a eliminar también esos accidentes de conducción, tanto si son *in itinere* como en misión como simplemente fuera del trabajo.

Segundo punto importante o principio, compromiso del liderazgo: en nuestra empresa lo que ocurre en calidad, ocurre en producción, es responsabilidad del líder, pero también lo que ocurre en seguridad. O sea, un líder que tenga varios accidentes, que tenga personas lesionadas lo va a notar en su carrera y lo va a notar en su compensación, en su retribución, porque realmente es un valor crítico.

Nuestra preocupación, como antes decía, es dentro y fuera del trabajo. Un accidente grave es lo mismo, en cuanto a daño corporal, daño económico, daño moral, si es dentro que si es fuera del trabajo. Una pierna rota, como antes decía, duele lo mismo si es en carretera que si es durante un proceso productivo. Y en ello luchamos para que la gente se conciencie en seguridad 24 horas; las consecuencias son igual de dolorosas. Y la política de seguridad, en nuestro caso, la aplicamos tanto a empleados como a contratistas, si bien es verdad que los contratistas básicamente nos preocupamos por que sigan nuestros procedimientos de seguridad dentro de las instalaciones (fuera es prácticamente imposible, aunque procuramos orientarles y darles consejo cuando así lo piden).

¿Cómo vemos las responsabilidades nosotros? ¿Es todo responsabilidad del empresario, el empresario no

tiene ninguna responsabilidad, es toda responsabilidad de quién? Bueno, en nuestro caso lo vemos de manera compartida: los empresarios tenemos responsabilidad y los empleados también.

¿Cuál es la responsabilidad de la empresa? Nosotros creemos que somos los únicos que podemos proveer la tecnología adecuada a los procesos que tenemos y las instalaciones para llevar a cabo esta tecnología. Tenemos que facilitar procedimientos claros a la gente cuando opera, y el entrenamiento adecuado.

Al mismo tiempo hay que realizar las inspecciones o auditorías necesarias para asegurarse de que tanto la tecnología en el área de mantenimiento está funcionando adecuadamente, como que la gente está lo suficientemente preparada para llevar a cabo ese proceso. Y evidentemente hay que realizar unas métricas, unas enseñanzas; cualquier desviación que tenemos sobre algo que se espera es algo que hay que investigar para evitar que vuelva a producirse.

Bueno, haciendo una comparación un día que tuve el honor de ser invitado por la DGT a dar una charla, de alguna manera traspasando este nivel a la DGT, a las autoridades, bueno, yo creo que también tienen su responsabilidad, lógicamente, en infraestructuras, en carreteras, en el código vial, cómo se desarrolla el carné de conducir, a qué edades, qué tipo de formación. Evidentemente hay una serie de inspecciones que lleva a cabo la Guardia Civil, con el carné por puntos, vamos avanzando mucho en este campo. Después hay una serie de estadísticas, hay una serie de comisiones, como esta por ejemplo, que se encargan de que esto vaya mejorando. Bueno, todas estas cosas, yo diría que son responsabilidades que tenemos a nivel de empresa, a nivel de autoridad.

Pero no acaba ahí la cosa. Aquí hablamos ahora del conductor en este caso, o de un empleado en una factoría. Evidentemente, esta persona tiene su responsabilidad; suponiendo que se le ha dado el entrenamiento adecuado, que se le ha dado la formación adecuada, esta persona tiene que actuar de una manera consciente. Cuando uno conduce no puede conducir de una manera automática como si fuera un robot; tiene que conducir siendo consciente del estado de la carretera, del estado suyo personal y del estado de los otros conductores, porque no está solo en la carretera. Con lo cual tiene que ser consciente de lo que está haciendo en cada momento, no vale simplemente actuar de una manera automática.

Pero además tiene que tener una actitud proactiva, tiene que pensar que no está solo, que hay otros conductores, y que sus acciones repercuten en los otros conductores, y al revés; y no estar en un plan egoísta y decir «bueno, yo me escapé de esta; el que venga detrás que se la arree y yo lo voy a ver por el espejo retrovisor y, encima, me voy a reír». No es esa la actitud que creemos que debe tener un conductor, sino una actitud totalmente proactiva para buscar y velar por su bien y por el bien de los otros conductores.

Con lo cual, ¿cuál es la responsabilidad? Bueno, la responsabilidad de la empresa, como antes decía, claramente en la parte que le corresponde. Y luego, en la parte de abajo es una responsabilidad individual. Y esto lo resumía muy bien un eslogan de la DGT que decía: «no podemos conducir por ti». Yo creo que era un eslogan magnífico; magnífico, porque los coches pueden ser muy buenos, el otro día me pareció oír que había como 165.000 kilómetros de carretera en España; claro, mantener esas carreteras al día todos los días no es una tarea sencilla. Con lo cual, sí, tenemos que exigir al Estado que haga lo que tiene que hacer, pero nosotros como individuos no podemos decir que todo el problema está en la carretera o todo el problema lo tienen los demás. Cada vez los coches son mejores, es difícil hoy en día ver coches tirados por la carretera, con lo cual tenemos que aceptar que sí, que hay una responsabilidad importante del Estado, pero como individuos tenemos tanta o más responsabilidad que el Estado. Y por eso este gráfico intenta definir la responsabilidad compartida, no toda está en una parte o en otra.

¿Qué estrategias llevamos nosotros, de una manera somera, dentro de la empresa? Bueno, tenemos una red de personas en todas las instalaciones, somos como 1.000 empleados ahora mismo, con datos un poco estadísticos, 1.000 empleados, de los cuales 150 conducen coche de empresa, tienen coche de empresa, pero el resto todos los días conducen de casa al sitio de trabajo y viceversa. Los mismos empleados han formado, o hemos formado una red que se ocupa de analizar y trabajar para evitar accidentes fuera del trabajo.

Y esto, básicamente, los dos aspectos más importantes son la conducción y el deporte. Hay bastantes accidentes en deporte, no fallecimientos, pero sí fracturas, roturas de ligamentos, esguinces. Entonces, hay una red de trabajo formada por los mismos empleados, representantes de todas las plantas que tenemos, que son cuatro, y de las diversas funciones, que mensualmente se reúnen para tratar temas relacionados con la prevención de accidentes fuera del trabajo. Ellos se encargan de realizar presentaciones, de preparar procedimientos, manuales, hacemos cursos prácticos de conducción defensiva para los empleados (alguno de ellos lo hemos hecho con Mapfre, por cierto).

Concienciación: como antes decía, es muy importante que el empleado se conciencie de que todos los accidentes son evitables. Y esto no se puede hacer por decreto, no se le puede instalar a nadie en el cerebro un chip que diga «los accidentes son evitables». Lo tienen que ver a base de experiencia, de práctica y vivencias. Nosotros seguimos en ese trabajo y tenemos campañas de concienciación de la empresa a nivel europeo; evidentemente, cuando las hacemos en Francia, las hacemos en Alemania, el mismo mes las hacemos en España.

Sesiones de trabajo con la supervisión, sobre la importancia de la seguridad en general; y esto, insisto, es una parte más de la seguridad dentro de la empresa, no es una parte adicional o que se ve con. No, es una parte

importante más, porque para nosotros la seguridad no es un coste, sino es una gran inversión. Cuando hay un accidente grave con muertos, instalaciones que vuelan, bueno, pueden llegar a desaparecer empresas, como ha ocurrido, y empresas grandes. Y entonces, no sólo es evitar daños físicos, morales, también es evitar daños económicos.

Cursos *online*, y en esto creo que hay alguna presentación después, si no me equivoco, cursos *online* sobre conducción...

Otras actividades: cualquier accidente o incidente que tenemos relacionado con la seguridad vial o con la seguridad en el trabajo es investigado para aprender cuáles son las causas raíces y cómo podemos evitar su repetición. Mandamos *e-mails* con recomendaciones antes de periodos vacacionales, relacionados con la conducción. Tenemos un control de tráfico en el interior del complejo, que es un complejo de casi 400 hectáreas, donde tenemos el tráfico estructurado en tres niveles de velocidad (50, 30 y 20 en los párquines). Tenemos un buzón de sugerencias, trípticos de seguridad, y una colaboración extraordinaria con la Guardia Civil de Tráfico. Tenemos cursillos periódicos que damos en la empresa, y la Guardia Civil de Tráfico viene a ayudarnos. Por ejemplo, un tema que parece una tontería y tuvimos algún accidente con baja es rotondas. La gente, vimos que no ponía la suficiente atención en la circulación en rotondas; y hubo algunos alcances traseros que acabaron con lesiones cervicales, en esos incidentes, accidentes que habéis visto, y eran rotondas. Entonces, la Guardia Civil viene, nos explica cómo realmente hay que circular en las rotondas, y todo esto lo organiza la red de accidentes de fuera del trabajo que antes comentaba. O sea, nosotros tenemos una relación muy fluida y utilizamos mucho los conocimientos y la experiencia de la Guardia Civil de Tráfico.

En resumen, y para no alargarme mucho, cuatro ideas fundamentales para nosotros: seguridad 24 horas; la salud del empleado y la seguridad nos preocupa 24 horas, no sólo 8 horas durante el tiempo que está en la empresa.

Segundo punto: todo accidente es evitable, y cualquier empleado al que podáis preguntar os va a decir lo mismo, o la experiencia así nos lo demuestra. Pero insisto otra vez, no estamos hablando de accidentes de la naturaleza, de tsunamis o de terremotos, estamos hablando de accidentes que resultan como consecuencia de operar de una manera inadecuada un proceso, de trabajo, de conducción o de deporte.

Por cierto, les podría comentar que llevamos ahora mismo diez años nosotros dentro de las instalaciones sin accidentes con baja de empleados y contratistas. Y acabamos de hacer una inversión de 120 millones de euros en los últimos dos años, con los cuales han pasado miles de contratistas por la empresa. No tenemos ningún accidente con baja en los últimos diez años, ni empleados ni contratistas.

Hay una responsabilidad obvia de la empresa, volviendo ahora al tema de la seguridad vial. Desde nuestro punto de vista está clarísimo: tenemos que tener una estructura, unos sistemas y unos procesos en cuanto a la seguridad, incluyendo la seguridad vial, que es responsabilidad, como antes mostraba en el gráfico, de la empresa.

Y hay una responsabilidad clarísima de los individuos. Cada individuo, cuando opera una máquina o conduce un coche, tiene la obligación y la responsabilidad de hacerlo de manera consciente, y si no, mejor que no salga de casa: sin influencia del alcohol, sin influencia de sustancias tóxicas, sabiendo cómo se encuentra él personalmente, cómo se encuentra el entorno y qué hacen los otros conductores. Y una actitud proactiva, una actitud de contribuir al bien en la circulación general, y no una actitud egoísta y mirar por sí mismo y el que venga atrás que se la pegue.

Y dicho esto, pues muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: La verdad es que las cifras sobre la inexistencia de bajas durante diez años por accidente de trabajo resultan espectaculares y todo un ejemplo para nuestros empresarios. En fin, esta comparecencia ha sido solicitada, como le he dicho, por el Grupo Parlamentario Socialista. Y en su nombre va a intervenir el señor Manuel Pérez para realizarle las preguntas que crea convenientes.

El señor **PÉREZ CASTELL**: Es la falta de costumbre, es la primera vez que intervengo en una Comisión, por tanto, señor Macián, me hace usted el honor de intervenir por primera vez en esta Comisión.

Y como decía el señor presidente, don Emilio Olabarriá, me parece que el haber invitado a don Enrique Macián Cardete es un modo, señor Macián, de decirle, es un modo elegante de decirle la Presidencia de esta Comisión «qué bien lo hacen ustedes», qué estructurada cara a la prevención de riesgos laborales y también de movilidad lo hace la empresa Dupont. Yo creo que usted también ha hecho que sea posible esta elegancia del señor Olabarriá aceptando, no enviando a cualquiera, sino viniendo usted, que es el presidente de esta empresa tan longeva, que empezó por pólvora y que tiene usted a bien decir que lleva tantos años sin ninguna baja en accidentes o por accidentes, previsibles, evidentemente, no tratándose de rayos o tsunamis. [**Don Enrique Macián Cardete: Hablaré en las conclusiones de estos temas.**] Perfecto. Pero tengo que agradecerle también, Juan Carlos Corcuera Plaza, porque evidentemente esta comparecencia, como dice el presidente, fue pedida por el Grupo Parlamentario Socialista, cuyo portavoz es Juan Carlos Corcuera, que es el que me encomienda hablar en esta ocasión (le agradezco por que me la deje), pero también por el acierto; el Grupo Parlamentario Socialista, seguro que conocía su buen hacer, y es una manera también de agradecerle a usted y a ustedes su contribución, con el bienestar de las personas, con la salud,

también con el medio ambiente, y desde luego en la evitación del dolor, tanto psíquico como físico, porque también un accidente duele aun cuando sea en carretera, como usted bien dice.

El señor Pere Navarro dice que si una empresa se ocupa de prevenir riesgos laborales, por tanto debe intentar prevenir también los accidentes de tráfico. Y esto, aquí esta mañana estamos oyendo, en el camino o en la celebración de una misión empresarial. Él dice, y en este sentido también yo quiero que le trasladéis al director general de Tráfico, él dice hace poco que sumar y coser esfuerzos en seguridad vial, ya sea en la divulgación de las empresas con buenas prácticas de movilidad (y les cita a ustedes textualmente, como Dupont), incluir este tema en los cursos de prevención de riesgos laborales para todos los trabajadores; en la espléndida y clarividente y clara, y esquemática por otra parte, exposición que nos ha hecho, que es cuando más aprende uno, vemos cómo las 24 horas de trabajo, cómo el estar pendiente de todo, y en su sistema de prevención de riesgos también la movilidad, pues es también para felicitarle y para ser ejemplo de lo que dice el señor Pere Navarro. Dice el señor Pere que también es un proyecto de legislación y lo llama de largo recorrido, ambicioso y novedoso. Veo que para Dupont no es novedoso, sí es de largo recorrido, porque lleva prácticamente muchos años, según hemos visto en el esquema, y en todo caso es provechoso, porque estoy seguro de que con su política de empresa han contribuido más a la salud de los trabajadores, y por tanto a evitar el dolor de ellos y de sus familias.

Dada su disposición a hablar de 24 horas en evitación de accidentes de movilidad, yo, con el permiso del portavoz del Partido Socialista, Juan Carlos Corcuera, y evidentemente del presidente de la Comisión, señor Olabarría, le voy a hacer una sugerencia: y es por qué no comenzamos a hablar de movilidad en lugar de tráfico. En el paradigma de la movilidad, yo creo que podríamos considerar, al menos en esta formación de responsabilidad de la empresa y corresponsabilidad del trabajador, también con la contribución y coordinación con las administraciones públicas, el concepto de movilidad desde el punto de vista ciudadano es más extenso. De modo que si alguna vez quieren ustedes contribuir con sus buenas prácticas y sus estrategias, como al parecer lo ha hecho, y decirle a la Dirección General de Tráfico cómo lo hacen, pues yo creo que siempre que haya un buen banco de buenas prácticas, buenas estrategias, son bienvenidas.

Pero si se lo dicen ustedes a los alcaldes y a los presidentes de comunidades autónomas, porque estos planes, puesto que la gente circula desde una calle, una carretera que siempre lleva de un lugar a otro del pueblo, de un pueblo a otro, dentro de una comunidad autónoma a otra comunidad, dentro del Estado y entre Estados, yo creo que las tres administraciones (la central, la autonómica, y desde luego la municipal) le estarían muy agradecidas de conocer sus prácticas, y en este sentido

contribuir a lo que también dice el señor director general de Tráfico, se llama, de movilidad se debiera llamar, de los planes, ciertamente nacionales, autonómicos, y comienzan a hacer los planes de movilidad locales o municipales.

En este sentido yo le diría, porque hay un principio básico que no me atrevo a no decirlo, que es que todos, a todas partes, de todos modos si es posible debemos poder llegar juntos. Y puesto que su empresa es claro exponente de su preocupación 24 horas al día, este principio de movilidad es claro que debe aplicarse, y lo aplican ustedes a sus trabajadoras y trabajadores. Y yo creo que debe extenderse. Es decir, todos, cualquiera que sea la edad, de todos modos, cualquiera que sea el sistema de transporte, a todas partes; en la anterior comparecencia parece que la jurisprudencia, los jueces dudan, si se hace un receso en el camino, si es accidente laboral o no; bueno, pues lo dejamos para la jurisprudencia, pero en la ética, que es uno de los principios que ustedes practican en su empresa, yo creo que debe considerarse también que a todas partes, dentro del espacio más laboral, y también, puesto que es su trabajador, pues esta preocupación para que no sufra accidente en ninguno de los minutos de las 24 horas que tiene el día, yo le agradezco y le felicito por esto.

Pues de todos modos y a todas partes y juntos. De modo que el principio de la movilidad, juntos, es decir, inteligentemente, he visto que ustedes lo practican necesariamente porque responsabilidad tiene la empresa y corresponsabilidad tiene el propio trabajador para sí mismo. Y le felicito porque dice además «y proactivamente», es decir, con aquellos que le rodean. Por tanto me parece inteligentísimo su plan, y suficiente para sólo solicitarle al final de esta, yo creo que excesivamente larga intervención, tenía solamente el fin de felicitarle: a usted, a su empresa, al señor Olabarría, y al Grupo Parlamentario Socialista, que ha pedido su comparecencia y además con acierto.

Yo he aprendido, pero no obstante le voy a hacer una pregunta, con el ánimo de que usted presuma. Había una chica en mi pueblo que decía: alcalde, le he preguntado a mi padre si puedo presumir. Y mi padre ha dicho: presume, hija, presume. Y el concejal de toros decía que una buena faena no se puede hacer sin un torero que no salga a la plaza para presumir. Pues yo le voy a hacer una pregunta para que usted presuma. ¿Cuál es la estrategia de su empresa que más valora en este afán de prevenir o de prevención de riesgos laborales, y en concreto de los accidentes de movilidad?

Don ENRIQUE MACIÁN CARDETE: Bueno, la estrategia nace de...

El señor **PRESIDENTE:** Perdone, siguiendo requerimientos rituarios en esta Comisión, se suele agradecer a la persona que interviene su intervención, e incluso glosar algunas de las propuestas más innovadoras, como la sustitución de la expresión o locución «tráfico» por

«movilidad»; por cierto, concepto un tanto anfibológico, porque la movilidad ya está consagrada en otros sectores o segmentos del ordenamiento jurídico. Se habla en el Derecho del trabajo de movilidad tanto geográfica como funcional; en el ámbito de la discapacidad tiene otro sentido diferente. Pero, bueno, todo es planteable, y seguramente el señor Macián nos podrá glosar.

Pero si no le importa, le vamos a dar la palabra al representante del Partido Popular, y luego usted les contesta a los dos, siguiendo la tradición de esta Comisión. Y en nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Alejandro Ramírez.

El señor **RAMÍREZ DEL MOLINO MORÁN**: Con su permiso, señor presidente: mis primeras palabras tienen que ser las de felicitar al señor Macián por todo lo que nos ha expuesto aquí, cómo nos lo ha presentado, y por la trayectoria que ha seguido en su empresa, con ese récord histórico prácticamente del número de muertos que ha tenido en la empresa por accidentes laborales.

La verdad es que están siendo enriquecedoras para todos los componentes, al menos para mí lo es, todas las comparecencias que están ocurriendo en esta Comisión. Y se ha hablado de porcentajes, de cifras, de lo que suponen las pérdidas de personas en muchos casos, los daños morales que existen, y nunca en ninguna comparecencia he observado, y he leído y he visto que en algunos países la tienen puesta en práctica: si el psicólogo juega un papel importante. Yo creo que, aparte de todo el tema de prevención y formación, yo creo que el psicólogo tiene que estar metido dentro de ese entramado, sobre todo en los accidentes en misión más que *in itinere*, porque el psicólogo, como especialista del comportamiento humano, es el profesional más idóneo para evaluar cuándo un conductor puede estar en peligro él o puede presentar un peligro hacia los demás.

Por lo tanto yo le preguntaría si la evaluación psicológica del conductor puede ser necesaria para la seguridad vial y habría que incorporarla dentro de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Yo estimo que sería muy importante la incorporación, porque veríamos cómo habría personas que por una enfermedad o por algún problema que tenga familiar estaría o no estaría en condiciones de conducir durante un periodo de tiempo, o hacer unos itinerarios más cortos. En fin, yo creo que con ese estudio podríamos evitar algún que otro accidente.

En países desarrollados se ha visto, en algunos países, que se reducen considerablemente los funestos efectos a través de novedosas medidas preventivas y de mayor seguridad para el tránsito. Precisamente el psicólogo puede asumir un papel fundamental no sólo en el reconocimiento de las aptitudes de los conductores, sino también en la modificación conductual y de su actitud ante la vía pública. Así como también puede asesorar en los distintos planes y programas que garanticen la seguridad de las vías públicas, carreteras o calles.

Yo no quiero extenderme más, pero sí querría conocer su opinión al respecto de esta parte, que creemos que puede ser muy importante en el tratamiento. Le reitero mis felicitaciones a usted personalmente y a su empresa por esos datos que nos ha presentado tan magníficos.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora sí, señor Macián, puede responder a ambos portavoces.

Don **ENRIQUE MACIÁN CARDETE**: Perdón por las interrupciones, no conozco muy bien el proceso interno.

Muchas gracias por sus palabras y por su invitación; no sabíamos quién nos había traído aquí, pero estamos encantados de estar. Sí hemos colaborado con la DGT, que es un punto que ha salido durante su intervención, varias veces y estamos abiertos a seguir haciéndolo siempre que ellos nos lo pidan. Y aprovecho la ocasión también para invitarles si quieren venir a ver nuestro emplazamiento, ver en la práctica lo que hacemos, porque no intentamos ocultar nada, ni en las presentaciones ni en el complejo industrial que tenemos. O sea, que si quieren hacer alguna visita, nuestros propios empleados les explicarán lo que hacen y cómo lo hacen, no yo. Estaríamos encantados en recibirles.

Uno de los comentarios que usted hacía es que es un tema de largo recorrido; efectivamente, yo creo que es así, porque esto implica un cambio de actitud en las dos partes del gráfico que antes mostraba. Tanto en las empresas, que muchos empresarios no están convencidos, porque no lo ven todavía, de la responsabilidad que tienen frente a la prevención de riesgos laborales, incluyendo los de conducción o incluso los que pueda haber fuera del trabajo, por el impacto que tiene posterior en la empresa en cuanto a costes y demás.

Y tampoco los conductores probablemente estén lo suficientemente concienciados todavía como para llegar a un estadio que todos buscamos. Pero lo que es evidente es que ha habido un gran avance en este campo y que los muertos en carretera van disminuyendo, o sea, que vamos en el camino correcto.

¿Cuál es la estrategia que nosotros llevamos? Bueno, la estrategia que nosotros tenemos está firmemente anclada en la visión y los valores que antes les decía, de que todos los accidentes son evitables. Ese es el convencimiento. A partir de ahí, ¿cuál es la estrategia? La estrategia es montar una estructura de seguridad que tenemos en todos los complejos y todas las oficinas del mundo, no sólo es en España, es la filosofía corporativa, porque como antes decía, nosotros arrancamos en 1802 haciendo pólvora y hubo muertos y hubo heridos; desde entonces esa raíz por la seguridad, ese valor por la seguridad está ahí, pero no sólo puede ser el valor ambiguo, tiene que haber en la práctica unas estructuras, tiene que haber unos procesos y unos sistemas para que eso funcione. Y después tiene que haber una evaluación, para ver realmente qué es lo que está ocurriendo. Y lo que ocurre que se desvía de lo que esperamos, ¿por qué?,

para evitar que eso vuelva a ocurrir. Y ese proceso reiterativo lo vamos haciendo cada tiempo.

Lo que nunca cambia es el valor, el valor por la seguridad, la ética y el trato a las personas, que es lo que he dicho antes, eso siempre estaría a través del tiempo. Lo que cambia puede ser la tecnología, los medios cambian, y hay que ir adaptándolo para facilitar ese proceso.

O sea, que la estrategia en realidad nace de esa visión y de esos valores, con el objetivo de tener cero accidentes, y se basa en la estructura de sistemas y procesos que tenemos, que podemos compartir. E incluso hemos llegado a, la realidad nos ha forzado a montar un negocio de venta de sistemas de seguridad, porque muchas empresas venían y decían «oye, ¿cómo lo hacéis?, nos interesaría que nos orientarais, nos interesaría que nos formarais». Bueno, y la empresa se vio en la necesidad de formar una unidad de negocio que vende hoy sostenibilidad, seguridad laboral, medio ambiente, que es otro tema que no nos ocupa hoy del que podríamos hablar también mucho. O sea, que esa es un poco la estrategia que seguimos.

En cuanto a lo que antes decía, hay un cambio de cultura que tenemos que hacer entre todos, tanto a nivel de empresa como a nivel de individuos, y eso va a llevar tiempo. Nosotros invitamos a venir a nuestras instalaciones, tenemos visitas continuas de escuelas, gente de la universidad, ayuntamientos, los de la corporación local nos conocen muy bien, tenemos muchas relaciones con las autoridades en general. Nuestra política es seguir dando a entender que hay posibilidades de mejora en el campo de la seguridad, eso es indudable.

Un poco eso es lo que yo entendí que usted me preguntaba, no sé si le contesté exactamente lo que creía. Porque sería muy difícil que le explicara la estrategia a nivel puntual, ahora mismo sería muy largo; mejor les invito a venir a verlo.

En cuanto a la pregunta del señor diputado del Partido Popular, papel del psicólogo en los accidentes en misión y demás: nosotros, yo repito, consideramos un accidente grave, sea en misión, sea *in itinere* o sea fuera del trabajo, es lo que queremos evitar. Y yo creo que el papel del psicólogo es muy importante. ¿Qué hacemos nosotros? Nosotros no utilizamos un psicólogo como tal. Tenemos un servicio de psicología para cualquier empleado que quiera llamar a cualquier hora del día, durante las 24 horas del día, a una empresa que se ocupa de estas cosas, y cualquier empleado nuestro puede llamar: por temas de seguridad vial, que tiene un problema con la hipoteca y no sabe cómo pagar o por temas de depresión. Damos un servicio relacionado con el tema de salud que antes decía, 24 horas a través de una empresa externa especialista en esto, para que cualquier empleado o familiar de empleado pueda ponerse en contacto con ellos.

Lo que sí hacemos es procurar que la gente tenga salud y lo evaluamos. ¿Cómo? Bueno, primero que nada, el servicio médico nuestro está siempre disponible, pero hay una revisión anual donde lógicamente se mide el estado del paciente y se ve si consume algún tipo de

alucinógenos (no es el caso, pero se podría detectar si lo hubiera); pero la base de todo, vuelvo a insistir en este caso, para nosotros más allá de la ayuda médica, de la ayuda psicológica, está en el nivel de conciencia que antes expresaba aquí en el *chart* en la parte de abajo: es la raíz, el valor de la seguridad en sí. Cuando la gente realmente empieza a darse cuenta de que vale la pena trabajar de manera segura, de que vale la pena evitar accidentes (porque los han tenido en su familia, porque han visto a amigos, porque han visto muertos), cuando la gente ve que el ambiente de trabajar seguro es posible y se conciencia, normalmente sigue las pautas y no hacen falta psicólogos.

La ayuda psicológica podría ser probablemente importante en la época de transición entre culturas, que la gente pasa de una cultura en que la seguridad no le importa mucho y estamos buscando otra cultura en que la seguridad, que es la salud, sea importante, en esa transición probablemente el papel del psicólogo puede ser crítico. Nosotros particularmente no tenemos un psicólogo para estos casos. Pero llevamos muchos años trabajando en este sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, pues señor Macián, muy agradecido por sus explicaciones. Yo no sé si alguien quiere añadir algo más o matizaciones.

Pues encantado, y además aceptamos gustosamente la invitación que tenemos, que se ha formalizado oficialmente para visitar las instalaciones. Buscaremos la fecha y el día y acudiremos.

— **COMPARECENCIA DE DON MIGUEL MARÍA MUÑOZ MEDINA, FUNDACIÓN MAPFRE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO. (Número de expediente 219/000250.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, si les parece reiniciamos con la tercera comparecencia, dando la bienvenida a don Miguel María Muñoz Medina, de la Fundación Mapfre, que nos hablará de las acciones emprendidas en materia de seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico.

Esta petición la había hecho el Grupo Parlamentario Vasco del PNV, y en todo caso le damos la palabra al señor Miguel María Muñoz.

Don **MIGUEL MARÍA MUÑOZ MEDINA**: Una vez más comparezco ante esta Comisión, y una vez más, como es natural, debo empezar por dar las gracias por querer contar con la opinión de la Fundación Mapfre en relación con un tema tan importante dentro del mundo de la seguridad vial como es en concreto los aspectos de la seguridad vial en el entorno laboral.

Me permito recordarles que este tema, por lo que a nuestra fundación se refiere, lo iniciamos con mi comparecencia también ante esta misma Comisión el 17 de diciembre del año pasado. En ella esboqué las líneas generales de la que iba a ser nuestra campaña, el eje

básico de acción del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre durante 2009, haciendo una reflexión sobre distintos aspectos de la seguridad vial. Pues bien, la campaña, mejor dicho, la campaña no, hemos decidido denominarla programa, porque la campaña siempre tiene una cierta connotación de temporalidad, mientras que si lo llamamos programa, como es nuestra intención, al final lo que estamos haciendo es poniendo énfasis justamente en lo contrario, en una acción continuada de utilizar todos los resortes de formación y de prevención en el mundo de la empresa para contribuir a la prevención de accidentes de circulación.

También permítanme que les recuerde, de acuerdo con mi anterior comparecencia, que todas las acciones del Instituto de Seguridad Vial que presidido van a ir precedidas siempre, o es el *leitmotiv* de todas nuestras acciones, este lema «Es tu vida, es su vida», que hemos querido que fuera el lema no de un programa, sino de todas nuestras acciones. Esta apelación a la propia protección y a la responsabilidad que todos tenemos en la protección de los demás es el eje de todas las acciones de nuestro Instituto de Seguridad Vial.

Pero para entrar en materia y ya hablar de seguridad vial en la empresa, en la convocatoria que he recibido era más amplio el objeto, pero yo entiendo que de acuerdo con lo que habíamos hablado en la comparecencia anterior y mis conversaciones con el presidente de la Comisión, aunque en este momento lo veo ejerciendo como portavoz del Grupo Parlamentario del PNV, en definitiva yo voy a hablar en principio en mi primera intervención del tema concreto de seguridad vial en la empresa, sin perjuicio de que, como es natural, en las intervenciones posteriores estoy a disposición de sus señorías para hablar de cualquier otra cuestión que puedan considerar de interés.

Una breve pincelada previa de tipo estadístico para recordar la importancia que en el mundo laboral tienen los accidentes de tráfico: si sumamos los accidentes *in itinere* y los accidentes en misión nos da aquí un 38 por ciento, pero hay que tener en cuenta que aquí faltan los autónomos, faltan los funcionarios, con lo cual la suma de todos ellos, aunque la fuente es incierta, como también en mi comparecencia anterior les refería, sin embargo lo más probable es que estemos hablando de que el 50 por ciento de las muertes en accidente laboral lo son por accidente de trabajo[*sic*]. Entonces, valga esto únicamente como recordatorio, aunque en los trabajos de la Comisión y su profundísima implicación en relación con la seguridad vial en el entorno laboral, yo creo que hace superflua incluso esta observación previa.

Bien, el programa nuestro de este año, el de seguridad vial en la empresa, tiene como objetivo inmediato el crear una sensibilidad en la empresa en relación con la importancia de los accidentes de tráfico en el entorno laboral, y como objetivo último evidentemente contribuir en nuestra modestia al descenso en el número de accidentes y en el número de víctimas.

Evidentemente el primero de los dos objetivos, si todas las empresas españolas tuvieran la sensibilidad que tiene Dupont, cuyo presidente me ha precedido en la comparecencia, probablemente este objetivo sería superfluo, porque la conciencia existe. La conciencia existe, está arraigadísima, y tuvimos desde el Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre ocasión de comprobarlo, pues no recuerdo exactamente la fecha, pero debió de ser probablemente el año 1997 o por ahí, en que justamente a iniciativa de una empresa que era ejemplo en toda España y fuera de España por su inquietud en relación con los temas de prevención, quería extenderlo también a la prevención en los accidentes de tráfico.

Entonces, hicimos un primer programa allí que con la experiencia de los años, ya ha pasado mucho tiempo desde entonces, creo que es lo que podríamos llamar un programa de máximos, porque incluía una revisión, que lo hicimos con las unidades de diagnóstico que nos prestó la fundación, nos prestó la organización empresarial de Mapfre, e incluso un estudio de los itinerarios, que en los programas posteriores y en el que ahora les voy a informar no aparecen, porque creemos. vamos, y si pudiéramos llegar a ello en todos los casos sería mucho mejor, pero hay que ser conscientes de cuáles son nuestras fuerzas y de la cantidad de esfuerzo que tenemos que emplear justamente en la primera parte del programa, es decir, convencer a las empresas de la importancia que para ellas tienen los accidentes de tráfico; y entonces, hemos hecho un programa aparentemente más modesto, pero yo creo que con más probabilidad de éxito, justamente por tener unos objetivos más asequibles, más asumibles por cualquier empresa, a condición, eso sí, evidentemente, de que tenga un mínimo de inquietud por ello.

Como les decía, la primera parte del nuevo programa es generar demanda en las empresas; es decir, lo primero que tenemos que hacer es convencer a las empresas de que estamos hablando de un tema de importancia crítica para ellas. Evidentemente lo ideal es que en esto se actúe por un criterio de responsabilidad social corporativa, término que está ahora muy de moda, que es un término además muy polisémico (perdón por el muy y polisémico, yo creo que eso es un error de lenguaje), pero que es una expresión polisémica porque en definitiva cuando estamos hablando de esta forma de responsabilidad, de interés por parte de las empresas, lo que estamos hablando es que hay que generar el utilizar técnicas (si se me permite la expresión) de *márquetin* empresarial para crear la inquietud en las empresas. ¿Que se hace por responsabilidad social corporativa? Perfecto, la empresa quiere ocuparse del bienestar, de la salud de sus empleados, incluso en ámbitos que pueden no ser estrictamente empresariales en cuanto al objeto de la empresa y por lo tanto las condiciones de trabajo que se generan, pero quiere preocuparse por ello. Pero en último término, apelando a un criterio estricta y fríamente empresarial, yo creo que tampoco está de más el hecho de que una empresa perciba que una baja de un empleado en cuya

formación ha invertido, en cuya productividad ha invertido, deje de producir durante un tiempo porque ha sufrido un accidente, aunque fuera totalmente ajeno al objeto de la empresa, le crea un perjuicio económico. Es decir, a mí me gusta más el primer planteamiento, pero me da igual, esto yo creo que hay que verlo con enorme pragmatismo, es decir, da lo mismo que lo haga por un criterio o por otro, lo que llevado por ejemplo al mundo del seguro, cuando yo era vicepresidente de la comisión de seguros de automóviles, de Unespa, recuerdo que lo trataba de extender diciendo a mis colegas: si no creéis que sea una responsabilidad social que atañe a las compañías de seguros de automóviles, por lo menos entender que cuantos menos accidentes haya mejorará la cuenta de resultados. Es decir, se puede plantear en términos de responsabilidad social o se puede plantear en términos estrictamente empresariales, me da lo mismo; lo importante es hacerlo, porque la única política de prevención mala es la que no se hace.

Y en cuanto a la estrategia ya concreta de esta campaña, lo que pretendemos es la creación de una web de referencia para temas de seguridad vial en el entorno laboral. Y aquí hay una cuestión, perdónenme sus señorías la cantidad de anglicismos que inevitablemente hay que utilizar cuando hablamos de temas informáticos, pero esta web al final la estamos configurando, o la hemos configurado ya aunque puede faltar algún retoque, de manera que sea algo más que una página, queremos que sea el portal de referencia en materia de seguridad vial, entre otras cosas porque con este carácter pluridisciplinario, abierto y transversal en que lo hemos planteado, en este momento no existe ninguno en España. Y entonces, repito, queremos que sea un portal, aunque les confieso que muchas veces la diferencia entre portal, web, página, site, microsite, yo me pierdo, quizás sea la generación siguiente la que lo puede hacer, pero sí está claro que el portal es una concepción más amplia, y como ahora les explicaré a sus señorías, la cuestión la hemos enfocado con esta amplitud que a nuestro juicio requiere cualquier tratamiento de seguridad vial.

Tenemos el calendario ya de implantación, porque la campaña está hecha. Nos pareció en la fundación, y no es ahora por responder formalmente al compromiso derivado de mi comparecencia en el mes de diciembre, sino que nos parecía que tenía toda la lógica del mundo, y es una cuestión que la debatimos en su momento pero fue un brevísimo debate en la Comisión Directiva de la Fundación Mapfre, que lo que queríamos era que la primera presentación pública, el primer conocimiento que hubiera de este programa fuera justamente ante esta Comisión.

Por muchas razones; una cuestión de coherencia, es decir, estamos hablando de un tema de una trascendencia social enorme, y por lo tanto que sea la representación de la soberanía popular quien primero tenga el conocimiento de ella es, repito, un puro acto de coherencia.

Pero luego además hay un aspecto de pragmatismo al que no podemos sustraernos: esta es una campaña en la

que vamos a necesitar muchos apoyos institucionales para que llegue a todos los sitios a los que queremos que llegue. Y entonces, desde ese punto de vista el respaldo que espero obtener de esta Comisión nos parece absolutamente crítico.

Bueno, como pueden ver por el calendario, la idea es que estamos ya en disposición de empezar con las presentaciones, la comunicación y todo, pero no merece la pena que ahora me detenga mucho porque vale más que lo planteemos según vaya surgiendo.

Lo que les planteo ahora de la estrategia de difusión y de comunicación del programa está referido a lo que resta de año; es decir, es un programa que, como les decía antes, nace con vocación de permanencia en el tiempo, y por lo tanto durante años sucesivos seguiremos haciendo esfuerzos para conseguir el máximo de penetración, de permeabilidad en la sociedad de nuestro programa. Pero en esta primera fase nosotros creemos, de acuerdo con las bases de datos que estamos manejando y las colaboraciones que ya tenemos asentadas, que esperamos que llegaremos a unos 10.000 directivos o responsables de recursos humanos. Porque aquí, recuerden lo que les decía, primera finalidad del programa, hay que sensibilizar a la empresa como ente, y esto nos obliga a ir directamente a la cabeza de la empresa; será el presidente, el consejero delegado, el responsable de Recursos Humanos, pero al máximo nivel. Luego queremos llegar, y en esto tenemos, digamos, una razonable certeza de que podremos conseguirlo, a 25.000 técnicos de prevención, que son los que deberán impartir el programa; luego a través de los medios de comunicación; y luego hay una serie de entidades colaboradoras, entre las que aquí hemos puesto los logotipos de la Dirección General de Tráfico, Comisiones Obreras, UGT y el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales, que son los que de momento se han comprometido. A mí me hubiera gustado poder incluir aquí los logotipos de la CEOE, y en su caso de la Cepyme, pero digamos que es una cuestión aplazada por distintas apreciaciones en la forma de entender el concepto de responsabilidad referida a los accidentes de tráfico. Y lamento no haber podido llegar a la comparecencia del profesor Sagardoy, porque estoy seguro de que me hubiera ayudado a entender alguna serie de cosas, pero sin embargo la exposición del señor Macián, yo creo que también me ayuda a centrar la cuestión. Es decir, muchas veces cuando hablamos de responsabilidad ante un determinado problema social, lo enfocamos desde un punto de vista estrictamente jurídico, es decir, la potencialidad de que una persona física o jurídica deba afrontar las consecuencias civiles o penales de una determinada acción. Sin embargo, cuando yo hablo, y son treinta y tantos años los que llevo haciéndolo, de seguridad vial como responsabilidad compartida estoy haciendo apelación a una responsabilidad de tipo ético, social, moral, no estrictamente jurídico, en el sentido de que pueden ser acciones no exigibles desde el punto de vista jurídico. El criterio de la CEOE es que los acci-

dentes que no forman parte de la actividad laboral no son accidentes laborales porque no es un riesgo creado por la empresa. Evidentemente no quiero entrar en este debate porque probablemente está bien planteado por su parte. Lo que pasa es que yo creo que una cuestión es decir «jurídicamente no le es exigible a la empresa que incluya los programas de seguridad vial entre sus programas de formación o de prevención», y otra que desde una entidad como la Fundación Mapfre no sigamos aspirando una vez más a conseguir que toda la sociedad asuma su cuota parte de responsabilidad, pero en este sentido ético que en definitiva, incluso semánticamente la distinción no es baladí, porque responsabilidad etimológicamente hace referencia a capacidad de respuesta, es decir, no necesariamente a afrontar consecuencias jurídicas dañosas. Y en este sentido de responder, contribuir a dar una respuesta a un problema social, yo creo que sí que es algo que concierne a la empresa, como concierne a cualquier grupo social con una capacidad de influencia sobre la sociedad. Y prueba de ello es que nosotros estamos haciendo, me refiero desde la Fundación Mapfre y en el terreno concreto de la seguridad vial, acciones dirigidas a los médicos, que no pretenden implicar su responsabilidad civil o penal, sino simplemente su corresponsabilidad ética en la prevención de accidentes. Y estamos implicando a los centros educativos, sin que ello implique evidentemente ninguna responsabilidad en este sentido jurídica, ni civil ni penal, al que estoy tratando de excluir expresamente. Y estamos tratando de incluir a las direcciones de los centros de mayores para que impliquen también. Y así podríamos hablar de una serie de grupos prácticamente ilimitada en nuestra sociedad, porque en definitiva a lo que aspiramos con todo este bloque de acciones es a conseguir que el número de prescriptores de seguridad vial sea tan amplio como es la propia sociedad. Y entonces, en este sentido, repito, es por lo que hemos querido centrarlo en el terreno de la responsabilidad social corporativa o la responsabilidad puramente empresarial. Pero, insisto, y perdonen, no lo haré más, en este planteamiento de responsabilidad en cuanto a capacidad de respuesta y no en cuanto a asunción de consecuencias lesivas.

Bien, la seguridad vial en la empresa, esta es la iconografía básica del programa que estamos desarrollando, se va a basar fundamentalmente, como les decía antes, en la creación de este portal de referencia porque es un programa de formación a distancia; es decir, hemos querido evitar la acción de tipo divulgativo, puramente divulgativo, que nosotros la hemos utilizado y la seguiremos utilizando, lógicamente, para otras acciones, pero a esta hemos querido darle un tinte eminentemente formativo. Entonces, lo que les presento a continuación es una simulación de cómo funciona la página de Internet, porque siempre es mucho más complejo entrar y toda la serie de mecanismos de enlace, y entonces lo vamos a ver, pero los contenidos sí van a poder hacerse sus señorías una idea, yo creo que bastante clara de cómo funciona.

Bueno, voy a silenciar a este señor, porque si no, nos va a hacer perder mucho tiempo. Entonces, como verán ustedes, señorías, en la barra esta de arriba lo que tenemos son los contenidos del programa de seguridad vial. La Home, es decir, las generalidades, que esto de momento no nos interesa, programas de formación, biblioteca, jornadas técnicas, etcétera. Me detendré después un poquitín más en los programas de formación, para que se hagan una idea de qué estamos hablando, voy a entrar un momento en la biblioteca, por ejemplo, puede ser en las jornadas técnicas —voy a silenciarlo otra vez—, y entonces tenemos, en la biblioteca ven que tenemos aquí esta otra barra, vídeos, programas, etcétera; por ejemplo, podemos entrar en vídeos. Aquí tenemos. Hemos metido inicialmente todos los vídeos que ya tiene confeccionados el Instituto de Seguridad Vial y que de una u otra manera pueden servirnos como herramientas complementarias, adicionales, divulgativas de lo que estamos hablando. Si tomamos por ejemplo el de seguridad en la conducción, como podríamos coger cualquier otro, pues aquí seleccionamos capítulos, me da lo mismo, y por ejemplo el factor vía.

[Este concepto incluye los elementos estables de la propia vía, como el trazado, la anchura o la señalización, y los elementos variables de su entorno, como las condiciones...]

Bueno, no nos vamos a detener por no hacer excesivamente larga la presentación, pero sí que, como ven sus señorías, aquí en esta serie de vídeos, que cada uno tiene una serie de contenidos a su vez, esto lo hemos contemplado como una herramienta didáctica, repito, de tipo complementario.

Pero si volvemos... Vaya, me temo que me he equivocado en algo. Bueno, lo hemos recuperado.

Entramos en programas de formación, entonces, que es el núcleo fundamental de todo ello, y entonces, en programas de formación aquí tenemos para el acceso a las empresas, es decir, que sean las empresas las que dirijan el proceso, o que los empleados quieran entrar. Vamos a entrar en el de empleados. Aquí hay un proceso de registrarse que también lo hemos querido obviar por no hacer excesivamente larga la presentación; y entonces aquí, imaginemos que ya es una persona que está registrada en el programa, y lo que pretende es entrar. Entonces, aquí tenemos cuatro libros que son los cuatro grandes bloques temáticos, y abajo otros cuatro libros que son por grupos de riesgo. Libros, como es natural, estoy hablando en un sentido etimológico, en los libros tenemos factor humano, vehículo, vía, legislación; y entre los grupos de riesgo, conductores de autobús, comerciales, trabajadores motoristas (que es importante verlo) o conductores de vehículos adaptados. No podemos entrar en todos porque se nos eternizaría la presentación. Para que vean únicamente sus señorías cómo está concebida, pues por ejemplo entramos en factor humano; aquí ven que aparecen una serie de ítems (la fatiga, el sueño, factores psicológicos, drogas, etcétera); podemos entrar por ejemplo en distracciones, que

es donde me he parado. Hay a su vez distintos temas dentro del factor humano «distracción», como puede ser el móvil, el navegador, etcétera. Muy brevemente, aparecen las distracciones derivadas de la utilización del móvil o de emisoras, y aquí como ven aparece una serie de puntos de lo que se debe y lo que no se debe hacer para verlo en positivo o en negativo. Por ejemplo, si vemos el no debe, no utilice el móvil o la emisora mientras conduce; el sí debe, si tiene que mantener una conversación, estacione en un lugar adecuado. Todo esto son *flashes* en definitiva, pero lo que es importante tener en cuenta —voy a salir de ello para no complicarnos— es que además todo está concebido como un programa, al poner un programa de tipo didáctico tiene siempre la potencialidad de hacer una evaluación a cargo del formador, al que habremos formado nosotros previamente cuando sea necesario, porque evidentemente en el mundo empresarial hay muchas personas y muchos responsables de prevención que ya tienen un historial y una cultura de prevención de accidentes de tráfico importante.

Pero en todo caso, y ahora hablaremos de ello a través de las jornadas técnicas, que sería el siguiente punto, en las jornadas técnicas es importante que no tienen un contenido puramente divulgativo de presentación, sino que son fundamentalmente jornadas de formación de formadores. Entonces, ahora les pondré más adelante el calendario que tenemos previsto para esta segunda parte de 2009. Pero repito que lo que me interesa destacar es que pretendemos, como es natural, que se sepa lo más posible, pero que lo que auténticamente estamos tratando o vamos a tratar de hacer con ello es formar personas que estén en condiciones de impartir los cursos.

Podríamos entrar en las demás cuestiones, noticias, pues por ejemplo aquí aparecen algunas noticias relacionadas con el tema, «Comisiones denuncia cuatro muertes y un herido grave», etcétera. Es, repito, toda esta serie de programas que tenemos en la barra inicial son los grandes bloques temáticos que componen el programa de seguridad vial.

Luego, como es natural, respondiendo a sus turnos de preguntas, cualquier duda que pueda surgirles lo haré; pero me parece que en este momento ya tampoco tendría sentido que entrara mucho más.

Quiero únicamente reflejar, como ven, dos cuestiones. Primera, que se trata de un programa muy flexible, muy informal (no hemos querido caer en la rigidez de los programas reglados, entre otras cosas porque habríamos tropezado con la dificultad de que se nos reservaran horas obligatorias en los programas de prevención, cuando justamente aquí hay un desencuentro claramente entre las organizaciones empresariales, los sindicatos y el Ministerio de Trabajo, con lo cual con carácter general se nos tendría que plantear). Entonces, lo hemos basado en la ligereza, la informalidad y la voluntariedad. Es decir, a esto lógicamente se van a apuntar las empresas que quieran, a las que nosotros lo único que tenemos que hacer, e insisto una vez más sobre ello, es convencerles de que es un tema que les concierne, que les concierne

fuertemente desde un punto de vista de las responsabilidades sociales y que les concierne fuertemente también incluso en un sentido puramente empresarial.

Para llevar adelante la campaña hemos creado también una serie de materiales gráficos. Este es el cartel fundamental, que lo distribuiremos por las empresas, lo exponemos también en oficinas de la organización empresarial de Mapfre. Lógicamente, la fundación es absolutamente independiente de los intereses empresariales, pero sí es cierto que nos apoyamos mucho en su organización para poder llegar a cualquier rincón, no sólo de España, sino también incluso, como luego hablaré, de fuera de España también.

De los folletos y toda la cartelería, lo único que quiero poner de relieve es que hemos jugado con la iconografía típica de la cartelería y de los mensajes gráficos de la prevención de accidentes de trabajo, llevándolo a la prevención de los accidentes de tráfico. Evidentemente el conducir con chanclas, que es lo que representa este folleto, no es uno de los problemas más importantes de la seguridad vial, pero como sí está muy consagrado en el mundo de la prevención de accidentes laborales la utilización del calzado adecuado, nos ha parecido que era un buen paralelismo. Como lo puede ser en este la utilización del casco en moto, lo ponemos en relación con la utilización del casco de obra, o el cinturón de seguridad de un coche normal poniéndolo en relación con el icono, el pictograma muy consagrado de la utilización de arneses de seguridad en distintos ámbitos de la vida laboral.

Antes les decía el número de personas, de responsables de empresas y de responsables de prevención a los que pretendíamos llegar. Entonces, en esta primera fase del programa que, como repito, llega hasta finales del presente año (lo tenemos aquí clasificado por distintos tamaños de empresa; bueno, aquí hay un pequeño error de tipo mecanográfico), pero en definitiva, pretendemos llegar en lo que va de año a alrededor de medio millón de trabajadores. Yo creo que como primer impacto sería una cifra muy estimable, y lógicamente, como decía antes, esto es un programa destinado a permanecer en el tiempo y por tanto en años sucesivos iremos incrementándolo.

Y me parece que era importante, para que vean ustedes la seriedad de la apuesta, que el presupuesto para este año es de 640.000 euros, incluyendo absolutamente todos los conceptos que hemos hablado de la producción del portal de Internet, la cartelería, las jornadas técnicas, etcétera.

Este es el programa que tenemos previsto para este ejercicio, es decir, haremos después, como les decía, tuvimos mucho interés en la fundación en que quien tuviera primer conocimiento de esta campaña fueran sus señorías, es una manera también de agradecer y de reconocer el trabajo que está haciendo en favor de la seguridad vial, la presentaremos entonces a la vuelta del verano, porque estamos ya en unas fechas un poco comprometidas, empezaremos en Madrid, Bilbao, etcétera.

Este es el calendario para, repito, hasta 15 de diciembre. Pero el año que viene seguiremos con jornadas de este tipo y también buscando otros sistemas de incentivar y de crear la inquietud en el mundo de la empresa para conseguir que esto sea una realidad.

El siguiente paso, que es prácticamente simultáneo, es la internacionalización. En un punto rojo están marcados los países en los que la Fundación Mapfre casi siempre, o en todos los casos, con el apoyo de las compañías de seguros instaladas, del grupo Mapfre instaladas en los mismos países ya estamos haciendo. Esta foto que les hemos puesto aquí a mí me es muy grata porque está hecha en la casa Mapfre de Cartagena de Indias, que es una casa de las muchas maravillas que hay en aquella hermosísima ciudad colonial del siglo XVII, donde... Y además es que el programa este que se está desarrollando en la foto es justamente con educadores (es del mundo infantil), pero es un programa de formación de formadores; a este asistieron personas de todas las nacionalidades, desde México hasta Tierra de Fuego, en un programa, esta foto en concreto es del año pasado, pero que es una actividad absolutamente continuada.

Y nada más por mi parte en esta primera parte. Quedo, como decía, a disposición de sus señorías, y encantado de responder a lo que consideren conveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Miguel María Muñoz Medina, por su exposición en materia de seguridad vial en la empresa.

Y pasaría la palabra a don Emilio Olabarría, del Grupo Parlamentario del PNV.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor Muñoz, de nuevo bienvenido a esta Comisión por enésima vez para escuchar sus siempre interesantes reflexiones, y sobre todo agradecer en nombre de la Comisión, yo creo que todos podemos compartir esta opinión, que haya elegido esta Comisión para realizar formalmente la presentación del plan de prevención de la organización que usted representa. Evidentemente, no hay mejor lugar donde realizar una presentación de carácter público sobre algo que tiene una connotación, una finalidad, una función social inequívoca.

Yo le voy a hacer una única pregunta, dos en realidad, que son las que me inquietaban, pero además sobre las que usted ya ha adelantado la respuesta, lo cual va a hacer que mi turno de intervención sea particularmente breve, contra lo que suele ser habitual, como sabe el presidente en funciones.

Vamos a ver, yo, cuando he visto que CEOE y Cepyme efectivamente no forman parte de las entidades colaboradoras del programa, me ha llamado la atención. Y ha hecho usted la explicación. Esto plantea dos problemas. En primer lugar, un cierto déficit, o un déficit significativo respecto a la propia legitimidad del consenso que debe servir de fundamento a la implicación de los actores o de los agentes sociales, de los interlocutores sociales, en un plan que afecta a todos, a los trabajadores y afecta

a la sociedad, por proyección. Esto se podría incardinar, como usted bien ha comentado, dentro de la responsabilidad social corporativa de cualquier empresa; yo no concibo una empresa que no asuma dentro de sus ámbitos de responsabilidad social corporativa la seguridad en las carreteras, de la ciudadanía en su conjunto, ni siquiera de sus propios trabajadores, tendría que proyectarse más allá.

Y esto nos sugiere, o me sugiere a mí personalmente, después de haber escuchado al señor Sagardoy, con el cual yo he discutido mucho sobre estas cuestiones, dos propuestas legislativas que se deberían acometer, hablando ya de las competencias legislativas del Parlamento, en relación a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y a la propia Ley General de la Seguridad Social, al real decreto legislativo del año 1994.

El señor Sagardoy ha comentado que evidentemente no está bien definido el accidente de trabajo cuando el accidente de trabajo se produce, bien *in itinere*, mediante el uso de un vehículo *in itinere*, o bien en misión; no está bien definido. Y tampoco ha contribuido a mejorar esas definiciones la jurisprudencia, que él ha calificado con corrección de «errática» en esta materia; ha puesto varios ejemplos. Y, bueno, si no está bien definido, y evidentemente esa mala definición se trasladó a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, en tanto en cuanto se descomprometían las empresas de cualquier incidencia o cualquier avatar en relación a la salud e integridad física de sus trabajadores fuera del recinto de la empresa, hasta el punto de que se llegó a la cuasi perversión de que ni siquiera los accidentes *in itinere* forman parte de los planes de prevención obligatoria en empresas, yo no sé hasta qué punto deberíamos, como legisladores, plantearnos en serio una reforma sobre esta particular cuestión de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y de la propia Ley General de la Seguridad Social, estableciendo que la empresa no es sólo el recinto donde se desarrollan las actividades propias, sino son también todos los lugares donde un trabajador tiene que trasladarse, bien por acudir a su domicilio o volver a su domicilio, o ir de su domicilio a la empresa; o bien porque su trabajo específicamente consiste en el uso de un vehículo para realizar actividades propias de la actividad empresarial.

Sería una propuesta de *lege ferenda* que yo le sugiero, y yo no sé hasta qué punto sería pertinente hacerlo, porque también el señor Sagardoy lo ha comentado, que esto ha sido mejor resuelto por una ley más reciente, que es la que regula el Estatuto del Trabajador Autónomo, donde las previsiones respecto al trabajador autónomo dependiente, figura contradictoria incluso en sus propios términos, es decir, perversión jurídica donde las haya, porque yo no sé cómo puede ser un trabajador autónomo y dependiente simultáneamente, pero, bueno, así lo ha decidido el legislador contra el criterio de este humilde portavoz que le habla. Sé que está prevista, que la protección de las previsiones en materia de seguridad del Estatuto del Trabajador Autónomo acojan en toda su

vida, en todos sus ámbitos, también fuera del recito empresarial, al trabajador autónomo dependiente. Y desde esa perspectiva, lo que preguntaría es si usted considera que estas reformas normativas resultan pertinentes, si se deberían acometer por el legislador; y en su caso, si es posible recuperar el consenso de las organizaciones que representan a los empresarios, en un doble ámbito, si es posible en el puramente normativo imponiéndoles mediante estas reformas que yo le proponía la consideración de que también fuera de la empresa los accidentes de trabajo corresponde ser protegidos como los accidentes de trabajo dentro de la empresa; o si no, invitándoles (y eso ya es pedagogía, eso ya desde una perspectiva de la imposición no se podría hacer, sí desde la persuasión, que en sus ámbitos o en sus esquemas de responsabilidad social corporativa realmente incorporen que los accidentes de tráfico son un quebranto para sus propios trabajadores). Pero que también sus propios trabajadores pueden provocar daños a terceras personas, y es si en definitiva las empresas no pueden quedar desvinculadas como tales de la seguridad en nuestras carreteras.

Y no sé desde qué ámbito se podría recuperar y reintegrar en estos consensos troncales a las organizaciones empresariales desde cualquiera de las dos perspectivas. Yo ya le adelanto cuál es mi preferencia: mi preferencia es que deben modificarse en estos aspectos tanto la Ley General de la Seguridad Social en la definición del accidente de trabajo, como sobre todo la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que incurrió en esta sonora carencia a la hora de definir el accidente de trabajo en su dimensión puramente física o territorial.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular la señora Ana Torme.

La señora **TORME PARDO:** Me sumo a las palabras de bienvenida y de agradecimiento de esta comparecencia que ha hecho aquí el señor Olabarría. La verdad es que es un placer verle aquí otra vez en esta Comisión, y no ha defraudado las expectativas, porque la verdad es que una persona que a lo largo de su dilatada y brillante trayectoria profesional ha dedicado tanto tiempo a mejorar la seguridad vial no podía defraudar, como así ha sido.

Porque ha hablado de algo en lo que el instituto que preside, el Instituto de Seguridad Vial de Mapfre viene siendo pionero en España. Nos ha comentado un programa, nos ha dado datos de lo que va a ser este programa en este año, que quieren llegar a medio millón de trabajadores con un presupuesto de más de medio millón de euros; pero yo creo que ustedes además han sido pioneros, porque ya hace años han empezado haciendo algún programa en materia de seguridad vial en el ámbito de la empresa, cursos de formación específicos también para los trabajadores dentro de las empresas.

Entonces, me gustaría que nos pudiera decir también alguna valoración de cómo han sido esas experiencias,

que como usted mismo ha dicho, son costosas, porque hace falta concienciar; y concienciar cuando determinadas actuaciones exigen también una inversión económica, y más en un momento como el actual en que hay dificultades, las empresas están sufriendo una crisis económica, tienen dificultades de financiación, y a veces el cambiar esas mentalidades o el hacer esa concienciación cuando exige un mayor esfuerzo es complicado, y por eso también quiero dar la enhorabuena y felicitar a Mapfre.

Y sin que sirva de precedente, señor Olabarría, quiero felicitarle por el acierto de la solicitud de esta comparecencia, porque verdaderamente nos ilustra.

Hemos tenido una sesión, yo creo que muy completa, porque hemos empezado con el señor Sagardoy, que desde la perspectiva de un catedrático del Derecho laboral nos ha dicho cómo es necesario y es fundamental que incorporemos una nueva concepción, una nueva cultura de lo que es la prevención y la evaluación de los riesgos laborales. Y yo aquí me sumo también a la pregunta que ha formulado el señor Olabarría, si está usted de acuerdo en lo que nos planteaba el señor Sagardoy de la necesidad de que modificáramos la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Y yo creo que él hablaba del artículo 14 y decía que sería bueno que hubiera una especificación, dentro de lo que son los riesgos laborales, incluyendo los riesgos motivados por accidentes de tráfico. Quizás el que haya también una normativa, un marco legal donde ya se recogen estos riesgos, se especifican, incluso cuando se incumplen determinadas actuaciones preventivas que hay que tener, pues puede haber una sanción, yo creo que todo ello contribuye también a esa labor pedagógica que hacemos a veces los legisladores, que hacen las leyes, y puede ayudar en esa tarea. Pero me gustaría que me respondiera si le parece adecuado ir por esa línea.

Quería también que me aclarara una cuestión en cuanto a una cifra que ha dado. Ha mencionado que hay un porcentaje del 38 por ciento de accidentes de tráfico, o que el 38 por ciento de los accidentes de tráfico, que ese porcentaje sería imputable dentro de todos los accidentes laborales a accidentes de tráfico. No estoy muy segura si los datos son así o si además incluyen estos accidentes que sean totalmente al margen de la actividad laboral. Porque me ha parecido entender que en la comparecencia del señor Sagardoy hablaba de un porcentaje del 7 por ciento. Yo creo que ese caso sólo incluía accidentes en misión o accidentes *in itinere*. Entonces, por ello, al hablar de una cifra mucho mayor, no sé si en ese caso habla en general de todos los accidentes de tráfico que puede tener un trabajador no sólo ejerciendo su actividad laboral sino también al margen de la misma, pero que se imputan como baja que pueda tener esa empresa. En todo caso esas cifras, así como la otra que nos ha dado, que el 50 por ciento de las muertes en accidente laboral son debidas a accidentes de tráfico, desde luego hace que nos tengamos que plantear la necesidad de que cuando hablamos de un compromiso

social para mejorar y avanzar en el ámbito de la seguridad vial, desde luego es fundamental implicar también a las empresas. Aquí las actividades o las disciplinas que están interrelacionadas son muy amplias, los agentes implicados son muy amplios, y yo creo que todos compartimos la necesidad de que también las empresas estén implicadas y adopten esa nueva cultura para mejorar y prevenir, evitar los accidentes de tráfico.

Nos han puesto el ejemplo en la segunda comparecencia de una empresa que está muy concienciada, que ha asumido la seguridad de una manera global dentro de sus parámetros, dentro de su responsabilidad corporativa. Y eso tiene consecuencias, y tiene consecuencias positivas, como ese dato espectacular que nos han dado de diez años sin que haya habido una sola baja laboral debida a un accidente de tráfico. Con lo cual yo creo que eso apuntala lo que usted nos señalaba, que si hay empresas que no están de entrada concienciadas sobre las bondades de incorporar esta perspectiva de tratar y abordar la seguridad vial en el ámbito laboral, yo creo que cuando se tienen datos como este, y además se pueden evaluar también de una manera económica todos esos daños económicos que se derivan de tener un trabajador en baja, como usted ha señalado, cuando se ha invertido en su formación, pues cuando tiene un accidente, efectivamente hay un perjuicio para la empresa; o sea, que cuando no es porque se ha asumido una responsabilidad social corporativa por iniciativa propia, que sea porque se tienen otros datos, desde empresas que con esa cultura consiguen importantes resultados a, desde el punto de vista económico, también tener una valoración de lo que se consigue haciendo apuestas por prevenir y evitar ese tipo de riesgos laborales.

Pero me gustaría que nos pudiera decir, a lo largo de estos años, no sólo en el programa que hoy nos ha contado que están desarrollando en el ejercicio presente, sino desde que han empezado con este tipo de acciones, ¿cómo ha ido evolucionando el grado de concienciación de las empresas y qué medidas se pueden tomar para contribuir a impulsarlo? Pueden ser avances legislativos, como le comentaba antes, lo que nos proponía el propio señor Sagardoy. Yo no sé si usted considera que también una medida que se podría adoptar son incentivos económicos de algún tipo. Porque las empresas, desde luego la responsabilidad social corporativa es una herramienta, yo creo que muy potente, muy novedosa y que verdaderamente contribuye a mejorar la gestión empresarial, pero es algo que se adopta de manera voluntaria, y es necesario que esas empresas estén concienciadas. Hay veces, ya le digo, que conlleva dificultades, conlleva adaptar los procesos de gestión empresarial, inversiones, y supone un coste económico para algunas empresas que a veces les puede echar marcha atrás. Entonces, yo no sé en qué medida también algún tipo de incentivo económico, o incluso otro tipo de incentivos reputacionales que están también tan ligados a lo que es la propia responsabilidad social corporativa, el que pueda haber premios, reconocimientos a aquellas

empresas que hacen una apuesta clara por prevenir los riesgos laborales, incluyendo la prevención de riesgos de accidentes de tráfico, el que puedan tener ese reconocimiento social que sea otro incentivo para apostar por esta medida.

Y sin más, le agradezco sus datos.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA:** Bienvenida de nueva la Fundación Mapfre y bienvenido de nuevo el Instituto de Seguridad Vial de Mapfre; comparecieron ustedes a finales del año pasado. Fue muy interesante la comparecencia de entonces, de ella tomamos buena nota, de todas sus sugerencias. Muy interesante también la comparecencia de usted en el día de hoy, puesto que nos ha ofrecido la oportunidad de poder visionar un plan que tienen ustedes interés en que funcione bien y ponerlo en marcha en breve.

A ver, como usted bien sabe porque se lo explicamos hace seis meses cuando usted tuvo la oportunidad de comparecer, desde la Comisión de Seguridad Vial queríamos abrir un proceso de estudio, de concienciación, de hablar, de debatir sobre el tema de la seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales a las empresas, algo que no se estaba produciendo, teníamos la sensación de que la gran mayoría de empresas así no lo veía. Entonces, consideramos que era importante abrir este proceso de comparecencias, escuchar a los expertos, escuchar a aquellas empresas que han puesto en marcha la seguridad vial en sus planes de prevención de riesgos laborales, y como hemos visto esta misma mañana a través de la empresa Dupont hay verdaderos ejemplos que ayudan a reducir de una forma drástica las muertes por accidentes, en este caso de tráfico, pero también accidentes laborales; y en el día de hoy hemos visto, tal como se ha dicho, y es el riesgo de hablar el último, de intervenir el último, pues que se ha dicho prácticamente todo, lo que uno tiene en mente también, me uno también prácticamente a la totalidad de las intervenciones de mis dos compañeros que me han antecedido en la palabra; creo que en esto prácticamente todos los grupos parlamentarios coincidimos, en la necesidad de concienciar a las empresas, de que lógicamente es una responsabilidad compartida, una responsabilidad que lo es para las empresas, si no jurídicamente, como usted decía, sí moralmente, como decía el representante de Dupont. Efectivamente también es una responsabilidad para el trabajador, puesto que debe tomar la seguridad vial también como una prevención de su propia salud, de su propia seguridad en el centro de trabajo; y cómo no, también evidentemente lo es para las administraciones, que son quienes tienen que llevar el mantenimiento y la concienciación de los conductores (mantenimiento de las carreteras, se entiende). Por lo tanto yo creo que, a pesar de que uno de los comparecientes durante todo este periodo ha sido la CEOE, han

sido los sindicatos, aquí se pudo constatar, tal como usted también ha expresado, una visión distinta de lo que es la seguridad vial y los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas, no cabe duda de que todos tienen su cuota de responsabilidad, también las empresas.

Lo que sí creo que también tiene que quedar claro es que no se les debe imponer la seguridad vial en sus planes de prevención, se les debe concienciar, se les debe motivar. Aquí también coincido con la intervención de la representante del Grupo Parlamentario Popular, en el sentido de que si no les hacemos ver la necesidad de que las empresas adopten medidas de seguridad vial en sus planes de prevención de riesgos laborales, difícilmente, va a ser muy difícil que tenga un éxito a nivel global. Habrá sin duda empresas modélicas, como las hay, que están actuando de una forma modélica; pero yo creo que es necesario, de cara a esta extensión, a esta globalización entre las empresas hacerles ver que no se les trata de imponer estas medida. Por lo tanto, aquí tengo mis dudas de si efectivamente es necesaria una modificación normativa. Efectivamente la Ley de Prevención de Riesgos Laborales es de 1995, es una ley bastante antigua, ha llovido mucho desde entonces, se ha hecho mucho en accidentes laborales, pero sí que es cierto que en los accidentes *in itinere* y en misión no dice prácticamente nada; a lo mejor también habría que hacer la modificación de este texto normativo. Pero sobre todo yo creo que es importante la concienciación, concienciar a las empresas, bien sea a través de la responsabilidad social corporativa, no sé si es el mejor medio, pero sin duda es un buen medio. Y sobre todo que vean que en cualquier caso, si no es por esta responsabilidad social corporativa, pues lo es porque al final, si hacen números, ven que es perjudicial para su productividad y que, por lo tanto, como último remedio les tendríamos que concienciar en esta línea.

Sin más, puesto que la mayoría de las preguntas que yo tenía anotadas se han hecho ya por parte del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Vasco, pues nada, simplemente agradecerle de nuevo su presencia hoy aquí; tomamos buena nota, como ya le he dicho, y escuchar también las preguntas que le han hecho mis compañeros, que eran también mis preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las preguntas formuladas por los diferentes grupos parlamentarios tiene la palabra don Miguel María Muñoz.

Don **MIGUEL MARÍA MUÑOZ MEDINA**: Realmente, como bien ha dicho el señor Corcuera, en un solo bloque de respuestas podría responder a los tres, pero quiero responderles uno a uno aunque sólo sea para agradecer uno a uno sus amables palabras.

Señor Olabarría, soy yo el que agradece una vez más la oportunidad de comparecer ante la Comisión y la de exponer aquí las inquietudes y los trabajos de la Funda-

ción Mapfre, y en concreto del Instituto de Seguridad Vial, que es la institución que yo presido.

A la señora Torme, por supuesto que le agradezco también sus amables palabras, y también manifiesto que es un placer reencontrarme con ella, después de que fue la señora Torme justamente quien fue la gran animadora de la Subcomisión de Seguridad Vial de la que trae causa esta Comisión; y recuerdo aquellos trabajos también con, iba a decir con nostalgia porque hace ya unos cuantos años, pero de una manera muy grata, porque desde luego de aquello arranca lo de hoy.

Y en cuanto al señor Corcuera, pues le digo lo mismo: también le agradezco su amabilidad, y reiterar evidentemente que hoy como siempre estoy a disposición de esta Comisión, y encantado de que siempre que sus señorías consideren que yo personalmente o la fundación a la que represento pueden aportar algo, será para nosotros un honor estar aquí.

En cuanto a las preguntas que me han hecho, que efectivamente son prácticamente coincidentes, con algunos matices, yo quisiera empezar, ya que hablamos de matices, empezar por matizar algo en relación con la posición de la CEOE. Es decir, yo quiero dejar claro que no había en mis palabras ningún ánimo de crítica a su actitud, porque entiendo que su planteamiento desde un punto de vista estrictamente jurídico es impecable. Además, y con ello doy respuesta a los tres representantes de grupos parlamentarios que me han formulado preguntas, no está cerrada la posibilidad del consenso. Todo esto se ha desarrollado de una manera un poco rápida, justamente porque era nuestra voluntad que la primera presentación fuera ante esta Comisión. Entonces, tienen un conocimiento muy somero, pero yo (y no es porque mi optimismo, gracias a Dios, no tenga cura), sino porque en la forma de las conversaciones que he mantenido yo con representantes de la CEOE, yo creo que es posible que al percibirlo como una acción voluntaria, no impuesta, como muy bien señalaba el señor Corcuera, fuera de los programas reglados y de las horas estrictas de los programas de prevención, sino como una actividad complementaria de puro incentivo, yo espero sinceramente que finalmente se den una u otra forma (no me atrevería a decir cuál) de respaldo al programa, y por lo tanto facilitar la penetración empresa a empresa, que es lo que de verdad nos importa.

En cuanto a las reformas legislativas, tema que han suscitado también los tres representantes de los grupos parlamentarios, yo tengo que decir que con muchísima frecuencia se nos pregunta (y de hecho en la revista de la Fundación Mapfre hemos abierto un debate para el próximo número sobre la conveniencia de reformar, de endurecer, que es como se formula siempre, la legislación de seguridad vial), y yo tengo una especie casi de obsesión, es decir, no estemos todo el día tocando las normas, sino vamos a conseguir que se apliquen. Pero aquí no. Aquí yo no soy un experto, ni muchísimo menos, en temas laborales, pero creo que como una parte importante de las dificultades de implantación de estos pro-

gramas tiene una razón de ser en la definición legislativa del accidente de trabajo, yo creo que sí es de esos casos en los que una reforma legislativa (y es un tema que muchas veces corremos todos el riesgo de atribuir a una determinada persona, determinada institución una actuación que no nos gusta, cuando el problema, a lo mejor, radica en una cuestión legislativa). Es decir, muchas veces se critica al Poder Judicial por determinadas resoluciones de ellos, cuando el problema es que la conducta que es reprobada socialmente y que no es sancionada de acuerdo con esa reprobación social, el problema es que no tiene una definición legal adecuada. Entonces, desde ese punto de vista, tanto la reforma de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales como la Ley General de la Seguridad Social, yo creo que están perfectamente justificadas para despejar cualquier duda de las que estábamos hablando.

La señora Torme en concreto me ha preguntado por la valoración de las experiencias previas, porque efectivamente, como les he expuesto en los vídeos de la presentación, no es la primera vez que la Fundación Mapfre actúa en materia de prevención de riesgos viales laborales, digámoslo así. No me atrevo a hacer una valoración, digamos, muy exacta, es decir, si me pidiera de 0 a 10 pues no sabría qué decirle. Sí hemos sacado una serie de conclusiones.

Primera, que es un tema en el que había que seguir profundizando, y por ello dio la venturosa coincidencia de que cuando se pidió mi comparecencia en el mes de diciembre, que era justamente para hablar de este estilo de prevención, ya habíamos tomado en la fundación la decisión de dedicar como acción central del año 2009 la prevención de accidentes de trabajo/tráfico. ¿Por qué? Pues porque hemos visto que es un tema en el que había que invertir más, sobre todo porque cuesta llegar a que la empresa reaccione y lo asuma como un problema propio. Y el primer programa que hicimos, que fue simplemente un CD, que lo hicimos en colaboración con la Universidad de Valencia, tuvo una difusión enorme, yo no recuerdo ya, pero fueron bastantes miles de ejemplares los que distribuimos gratuitamente a petición de las empresas y a petición de los sindicatos. Pero nos ha faltado siempre esta capacidad de evaluar cuál era la efectividad, aunque sólo sea en cuanto a efectividad, no me atrevo a decir nunca resultados, en eso quien conozca mi línea de exposición desde hace muchos años, yo me niego siempre a establecer una correlación medible entre una determinada acción y la evolución de los accidentes, creo que es una realidad excesivamente compleja. Pero por lo menos tener una evaluación de la penetración real en el mundo de la empresa de este estilo de programas.

Creemos que es un tema prometedor y en el que, repito, hay que invertir más, y prueba de ello es que nos hemos metido de lleno para desarrollarlo en este año.

Quiero aclarar la cifra que daba antes de los porcentajes de accidentes, porque es que me he dado cuenta de que he sido yo el que me he expresado mal. El dato que

he querido manejar únicamente es el porcentaje del total de víctimas mortales de accidentes laborales que lo son también de tráfico. Y es donde estamos en el 38 por ciento, de acuerdo con los datos del Ministerio de Trabajo, pero que probablemente se eleva al 50 por ciento si añadimos funcionarios y trabajadores autónomos. Pero es la misma cifra, lo que pasa es que he sido yo el que lo he expresado mal, por lo cual, señora Torme, le pido disculpas.

En cuanto a incentivos económicos, yo estoy de acuerdo. Lo que pasa es que es una cuestión que a mí se me escapa totalmente. En el *Libro verde por la seguridad vial* que depositamos en esta Comisión en la legislatura anterior, una de las propuestas más claras que formulábamos ante los poderes públicos era la necesidad de crear un marco de incentivos económicos, fundamentalmente de índole fiscal, para que distintas medidas de seguridad vial se pudieran implantar. Yo recuerdo que poníamos como ejemplo el que desde que una marca de automóviles desarrolla un determinado producto de seguridad hasta que lo equipa de serie suelen transcurrir entre diez, doce, catorce años. Entonces, lo que pretendíamos, lo que queremos (utilizo ese ejemplo porque es enormemente gráfico) es que desde las administraciones se arbitre un sistema de incentivos, fundamentalmente de tipo fiscal, para que los plazos en esta implantación de los sistemas de seguridad se acorten.

Bueno, pues ahora, en relación con la sugerencia de la señora Torme podríamos decir lo mismo. Yo no me atrevo a decir qué porcentaje de rebaja en el impuesto de sociedades o cómo debería hacerse, pero que algún incentivo, y probablemente los económicos sean los más. no nos engañemos, estamos en el mundo empresarial, el mundo empresarial que persigue el legítimo beneficio, serían los más incentivadores, sin perjuicio evidentemente de que hay esos incentivos de tipo reputacional, como decía la señora Torme, que también tienen una vigencia social importante, y probablemente (vuelvo a utilizar el caso de Dupont), es decir, ha sido su propio sentido de responsabilidad social corporativa y la consolidación de un cierto prestigio los que llevan a adoptar una actitud de liderazgo en el terreno de la prevención. Bueno, pues este es el ejemplo que nos gustaría que siguiera, pero que como también hay que incentivar, desde luego estamos a favor de ello. No me atrevo a cuantificar, ni siquiera a entrar un poquitín más en detalle.

Como también queremos, y por eso los programas que hacemos son evaluables, que se utilicen de la empresa, incentivar a los trabajadores que voluntariamente y con aprovechamiento participen en los programas de formación; nunca como un sistema de incentivo negativo de sanción, pero sí de incentivo positivo de reforzarles y que las personas que decidan participar puedan tener. evidentemente será cada empresa, dentro de su marco de relaciones laborales, quien lo decida, la que lo incentive.

Y nada más; al señor Corcuera, aparte de agradecerle sinceramente todo ello, como bien ha dicho, al responder a los anteriores ya le he respondido a sus preguntas. Pero quiero poner el énfasis especialmente en algo que ha dicho usted: estoy totalmente de acuerdo con el planteamiento, y lo sugerí antes, de que estamos hablando de una cuestión muy seria, pero que, al menos hasta que se produzcan las modificaciones legislativas a que ha hecho referencia, tenemos que movernos en el terreno de la concienciación, de la incentivación, de la sensibilización, del incentivo de la responsabilidad social corporativa. Pero desde luego no, al menos en estos momentos, en el de la imposición.

El señor **PRESIDENTE**: Pregunto a los grupos parlamentarios si quieren abrir una segunda ronda.

Pues muchísimas gracias a los asistentes y a sus señorías. Se levanta la sesión.

Eran las doce y treinta minutos del mediodía.

Nota: Texto procedente de la grabación correspondiente a la sesión celebrada por esta Comisión el martes 9 de junio de 2009, ante la ausencia de personal de la Redacción del «Diario de Sesiones», debido a su presencia en otras comisiones de la Cámara.

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**

