



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 391

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 11

celebrada el martes 13 de octubre de 2009

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparencias:

- |  |   |
|--|---|
| — De la señora directora del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (Pascual Lizana), 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 212/000357.) ..... | 2 |
| Del señor presidente de CEA (Fernández Chillón) 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 219/000091.) .....  | 9 |

- **La seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000070.) . . . . . 9**

**Se abre la sesión a las once y treinta minutos de la mañana.**

**CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS, PARA INFORMAR SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LAS EMPRESAS:**

- **DE LA SEÑORA DIRECTORA DEL INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO (PASCUAL LIZANA). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000357.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Seguridad Vial del día de hoy con la comparencia de la directora del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, la señora doña Concepción Pascual, cuya presencia agradecemos. Es una comparencia que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista. La señora Pascual tiene la palabra para exponer lo que tenga por conveniente.

La señora **DIRECTORA DEL INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO** (Pascual Lizana): En primer lugar, quería agradecer a la Comisión que me haya convocado hoy aquí para hablar de un tema desde el ámbito laboral que para nosotros es tremendamente importante, como son los accidentes de tráfico laborales. Voy a hacer una primera exposición en PowerPoint con los datos referentes al año 2008 y después me referiré a las iniciativas que estamos desarrollando desde el Ministerio de Trabajo en relación también con otros organismos de la Administración pública para intentar frenar y desde luego disminuir los accidentes de tráfico. Les voy a dar los datos de 2008; son bases de datos consolidadas, y por lo tanto son datos definitivos. Iremos analizando accidentes de trabajo y de tráfico laborales.

Quiero empezar por señalar qué es un accidente de trabajo. Todo lo que vamos a decir hoy aquí tiene relación con el trabajo, por lo tanto es fundamental el concepto de accidente. Accidente de trabajo son todas las lesiones que sufre el trabajador con ocasión o por consecuencia del trabajo realizado por cuenta ajena. El

volumen de accidentes notificados en 2008 ha sido de 895.679 en total, esto es un 12 por ciento menos que en el año anterior, y hay que significar que hemos tenido una reducción constante de los accidentes de trabajo desde el año 2000, siendo la última esta reducción del 12 por ciento y situándose en 895.000. Estos accidentes se pueden producir (y esto tiene una importancia especial para hablar de los accidentes de tráfico) en el propio lugar de trabajo, que está visualizado en el gráfico con la carretilla; se pueden producir en lugar diferente a aquel en el que trabaja normalmente el trabajador, es decir, en otro centro de trabajo; se pueden producir también en desplazamientos: son los accidentes en misión, es decir, los accidentes que se producen por desplazamiento de los trabajadores dentro de la jornada de trabajo; y en el otro circulito tienen ustedes los accidentes in itinere. En centros de trabajo son 804.959 y accidentes in itinere son 90.720. Normalmente suelen asimilarse accidentes in itinere a accidentes de tráfico, y esto no es así. Es decir, no todos los accidentes in itinere son accidentes de tráfico. Se considera también que un accidente in itinere, por ejemplo, es una torcedura o una rotura de tobillo producida a un trabajador cuando se desplaza en metro, si se cae al salir, o en tren. Es decir, no estos 90.000 son asimilables a accidentes de tráfico, si bien prácticamente la totalidad de los mortales in itinere son de tráfico, como veremos luego.

De esta base que les he comentado podemos sacar qué es un accidente de trabajo de tráfico y cuántos ha habido. Un accidente de trabajo de tráfico es aquel que se produce por razones del tráfico en vehículos propios o comunitarios, y de estos ha habido 81.840, es decir, un 10,17 por ciento del total de accidentes de trabajo han estado relacionados con el tráfico. En el caso de los mortales en jornada este 10,17 por ciento asciende a un 18,17 por ciento. Y si contamos además los in itinere, tenemos que el total de los mortales producidos por causas relacionadas con el tráfico ha sido el 34,8 por ciento del total de accidentes de trabajo que ha habido en España. Para obtener estos datos hemos utilizado la base de accidentes de trabajo, es decir, el sistema Delta, que reside en el Ministerio de Trabajo e Inmigración, obteniendo la variable tráfico. Los partes de accidentes de trabajo se comunican por la empresa a las mutuas y por las mutuas a las comunidades autónomas. Son las autoridades laborales de las comunidades autónomas las que rehúsan o aceptan los partes, y el ministerio tiene la

base del Delta para hacer las estadísticas globales y adoptar las políticas de prevención que sean necesarias. Del total de accidentes de tráfico de trabajo, que decíamos que eran 81.840, el 0,45 por ciento, es decir, 371, han sido mortales. A partir de este dato vamos a analizar las variables del parte para que tengan ustedes idea de dónde, cómo, a qué edades y cómo afectan los contratos a los accidentes de trabajo de tráfico. La metodología es darlos tanto en porcentajes como en tasas de incidencia. Dar las tasas de incidencia es fundamental para ver la probabilidad de producirse un accidente. Los porcentajes nos dan números absolutos, lo cual en accidentes de trabajo nos da una información que podría ser falsa: no son lo mismo cien accidentes de trabajo en Barcelona, que tiene una población afiliada muy grande, que cien accidentes de trabajo en Teruel, con una población afiliada pequeña; cien accidentes en Teruel es una tasa muy elevada, cien accidentes en Barcelona es una tasa baja. Para calcular estas tasas, que yo les iré diciendo cuáles son, utilizamos el número de accidentes dividido por la población afiliada al Sistema de Seguridad Social en España, tomando estas dos variables. Esto nos dará la probabilidad de producirse accidentes.

La primera variable que vamos a contemplar es el lugar del accidente. El lugar del accidente lo tenemos en porcentajes sobre el total, el cien por cien de accidentes producidos. Y también, a efectos de metodología, iremos comparando las variables en accidentes totales y en accidentes mortales, cómo se comportan las mismas variables en accidentes mortales, porque a veces hay cambios significativos que tenemos que tener en cuenta a la hora de hacer políticas preventivas. Como ven ustedes, por el lugar del accidente, en accidentes totales, el mayor número de accidentes, un 71,52 por ciento, se produce al ir o volver del trabajo, son accidentes in itinere; del total, un 23,43 por ciento se producen en desplazamientos durante la jornada y un 5 por ciento aproximadamente se producen en el centro de trabajo. Estamos hablando siempre de tráfico, no les hablo del resto de accidentes laborales. Si analizamos los mortales vemos un cambio significativo: se reducen los accidentes in itinere, aunque siguen siendo la primera causa de accidentes mortales por tráfico, pero ven que hay una subida importantísima en los accidentes en desplazamiento o en misión, es decir, los que sufren los conductores que podríamos llamar profesionales o conductores de equipos móviles de trabajo, y ascienden a un 40,43 por ciento, es decir, duplican en el caso de mortales respecto a los accidentes totales los producidos en jornada de trabajo.

Si diferenciamos por género, vemos que en cuanto a accidentes en jornada la mayoría son sufridos por trabajadores varones. Éstas son cifras ya dadas en índices de incidencia. Esto quiere decir que 157 trabajadores varones en jornada, sobre 100.000 trabajadores, han sufrido un accidente. Todas las cifras se comparan por 100.000 trabajadores. Por lo tanto, 157 trabajadores varones en jornada han sufrido un accidente de trabajo de tráfico, mientras que son 56 sobre 100.000 las mujeres

que han sufrido un accidente de tráfico en jornada de trabajo. In itinere, ven que aumentan un poco los accidentes que sufren las mujeres cuando el resultado no es mortal: son 309 mujeres las accidentadas sobre 100.000 trabajadoras mujeres y 273 los hombres. Este comportamiento varía en el momento en que hablamos de accidentes mortales, donde se produce un cambio importante de tendencia. Y en el caso de accidentes mortales en jornada es diecisiete veces superior la probabilidad de que los sufran los hombres sobre las mujeres. Igual que en los mortales in itinere: en el momento en que hablamos de mortales, son los hombres los que tienen una mayor probabilidad de sufrir este tipo de accidentes. En cuanto a los mortales en jornada, este hecho no es ajeno a que la mayoría de los conductores de aparatos móviles o vehículos, los transportistas profesionales, sean más hombres que mujeres o haya más población masculina que femenina.

Según la nacionalidad, evidentemente lo que aquí se refleja también son tasas de incidencia, el número de accidentes de trabajo sufridos por cada 100.000 trabajadores. Desde luego la mayoría de los accidentes de trabajo notificados, en valores absolutos, los sufren los trabajadores españoles. Si hacemos índice de incidencia, es decir, si dividimos por la población afiliada, sea nacional o extranjera, empezamos a tener ya tasas más aproximadas de probabilidad. En concreto, en accidentes en jornada es dos veces mayor la probabilidad de que sufran un accidente los trabajadores españoles sobre los extranjeros, en el total de accidentes y también se duplican en los accidentes in itinere los sufridos por los españoles respecto a los sufridos por trabajadores de nacionalidad extranjera. Si esta información la remitimos a los accidentes mortales vemos un cambio sustancial: se equilibran los accidentes mortales sufridos por españoles y de otras nacionalidades, pero en el mortal in itinere vemos que sube un poco y que la probabilidad es mayor para trabajadores de otras nacionalidades. No son ajenos a este hecho, como ya he dicho anteriormente, accidentes que ustedes conocerán porque han salido en la prensa, que son los sufridos por furgonetas que transportan a trabajadores extranjeros a trabajar en estos transportes colectivos que han tenido accidentes con un número elevado de muertos. Evidentemente, este transporte colectivo de trabajadores extranjeros hacia los centros de trabajo, fundamentalmente en actividad agrícola o en actividad de construcción, es lo que hace que suba, porque hay múltiples fallecimientos de trabajadores, y eso hace que, lógicamente, los mortales in itinere tengan una probabilidad mayor de sufrirlos los trabajadores no españoles.

Si analizamos la variable de edad (aquí les tengo que explicar un poco más; está hecha también en índices de incidencia), el verde son los trabajadores (les voy a decir los intervalos de edad) entre 16 y 19 años; a partir de aquí, por colores, se mueve en intervalos de cinco años, de 20 a 24, de 25 a 29, sucesivamente hasta el lila, que son trabajadores entre 55 y 64 años, y el gris final, que

son trabajadores de más de 65 años. Si diéramos las cifras en valores absolutos tendríamos que el 60 por ciento de los accidentes se producen en trabajadores hasta 35 años y que la franja que más se accidenta son los trabajadores entre 25 y 29 años. En el momento en que pasamos a hacer índices de incidencia o tasas, es decir, que pasamos a dividir por la población afiliada, nos dan las cifras que tienen ustedes en pantalla, es decir, se disparan los accidentes producidos entre trabajadores de 16 a 19 años. Esto también se explica porque la población afiliada de estas edades es mucho menor que en edades mayores. Por lo tanto, si analizamos esta franja vemos que 426 trabajadores de cada 100.000 menores de 19 años sufren un accidente en jornada y 971/972 por cada 100.000 sufren un accidente al ir o volver del trabajo. Ven que en las edades sucesivas la cifra baja y que los menores de 19 en ambos casos duplican la probabilidad de sufrir un accidente que tienen el resto de edades contempladas en esta tabla. Esto varía sustancialmente en el caso de los mortales de tráfico, en los que se equilibran bastante las edades. Ven que todas son iguales, de hecho tenemos un repunte en trabajadores entre 45 y 49 años, pero son bastante equilibrados a efectos de edad. Sin embargo, en los mortales in itinere la probabilidad de sufrir un accidente mortal en trabajadores de 16 a 19 años es cuatro veces superior a la siguiente edad en la que se han producido más accidentes.

Si hablamos de sectores (también les explico los iconos: el ordenador es servicios; ladrillo, construcción; la probeta es el sector industrial; y el tomate es el sector agrícola), vemos que del total de accidentes de trabajo de tráfico en jornada donde más se producen es en el sector de servicios. Esto también es así porque es el sector en el que se engloban el transporte y la distribución de mercancías y el comercio, seguido por construcción, industria y agricultura. In itinere es el sector industrial, con 333 accidentes por cada 100.000 trabajadores, el que tiene más probabilidad de sufrir un accidente, seguido por construcción, servicios y agricultura. En el caso de los mortales de tráfico laborales tenemos que resaltar dos cosas: en primer lugar, que el mortal en jornada se produce mayormente en construcción (piensen que se cuentan aquí los de tráfico que se producen por la manipulación de herramientas móviles, es decir, de volquetes, carretillas elevadoras.), seguido de servicios y de industria, y vemos un cambio de tendencia o de comportamiento importante, que es el aumento de los accidentes mortales in itinere en el sector agrícola. El sector de construcción es el que más tiene, seguido del sector agrícola. Lógicamente, aquí también tenemos que valorar la utilización de equipos móviles agrícolas por carreteras por parte de trabajadores agrícolas, como puede ser el uso de tractores.

Si analizamos la ocupación (les voy a decir también cuáles son los colorines respecto a la ocupación para que puedan ver a lo que nos estamos refiriendo), este azul oscuro que está más arriba son los peones; el azul cielo son administrativos —les digo los más significativos—;

el lila son dependientes de comercio y personal relacionado con el comercio; el azul turquesa, los trabajadores cualificados de los sectores industriales, textiles y agrícolas; el rojo que ven ustedes en pantalla son los conductores profesionales y conductores de aparatos móviles, y el verde (señalado más abajo, y también disparado) es el personal de seguridad. En los accidentes totales de tráfico in itinere los que más se accidentan son los trabajadores no cualificados o peones, que sufren 567 accidentes por cada 100.000 trabajadores, seguidos, como ya les he dicho, del personal de oficinas y despachos, es decir, administrativo en sentido amplio, del personal comercial y de los trabajadores cualificados. Cuando hablamos de accidentes de tráfico en jornada se nos disparan los conductores profesionales y conductores de aparatos móviles y el personal de seguridad. Piensen que en el personal de seguridad están incluidas las policías nacionales y autonómicas, las policías locales y defensa, es decir, el personal militar. Si analizamos el comportamiento en los mortales, vean ustedes que la diferencia es importantísima. Es decir, los peones in itinere tienen cuatro veces más probabilidades de sufrir accidentes que el resto de las ocupaciones. Y en los mortales en jornada se nos disparan los conductores profesionales, es decir, todos aquellos que conducen por razón de su trabajo, que tienen una probabilidad siete veces mayor de sufrir accidentes.

Según el tipo de contrato (los circulitos son contratos indefinidos y el reloj contratos temporales), si analizamos los valores absolutos de accidentes de trabajo lógicamente tenemos un porcentaje mucho mayor de comunicación de accidentes en los indefinidos sobre los temporales. Si dividimos por la población ocupada, se invierte completamente, y la probabilidad de que se sufra un accidente con un contrato temporal es mayor que la probabilidad que tienen los trabajadores con contrato indefinido. En los accidentes de trabajo de tráfico en jornada es un poco mayor la de los temporales, pero se duplica en el caso de los accidentes in itinere la probabilidad de los temporales sobre los indefinidos. Es decir, en los temporales se accidentan 525 trabajadores de cada 100.000. Si vamos a los mortales en jornada se triplica la probabilidad de tener un accidente en los temporales en relación con los indefinidos, y también se duplica en el caso de los mortales in itinere, es decir, la probabilidad de tener un accidente es mayor en el caso de los trabajadores con contrato temporal que en los trabajadores con contrato indefinido. En cuanto al tipo de lesión, normalmente son dislocaciones y esguinces, seguidos de heridas y fracturas. Y en el caso de los mortales, lógicamente, serán las lesiones múltiples o los derrames internos los que den lugar al fallecimiento del trabajador.

Atendiendo al día de la semana, en el caso de los accidentes totales de tráfico tenemos un comportamiento muy similar entre los accidentes en jornada y los accidentes in itinere; como ven, tenemos el porcentaje más alto de accidentes entre lunes y martes, van descendiendo

a lo largo de la semana y bajan durante el fin de semana. En fin de semana, del total de accidentes de trabajo de tráfico se produce alrededor de un 8 por ciento. Lógicamente, hay mucha menor actividad laboral en fin de semana, por lo que esta es una curva perfectamente explicable en razón de la actividad. Pero el comportamiento es muy similar. Si observamos los mortales, ya las curvas entre el azul (que son los mortales en jornada) y el rojo (que son los mortales *in itinere*) se separan, de manera que los mortales en jornada se siguen produciendo los dos primeros días y tienen un repunte el domingo (piensen que el domingo muchos transportistas profesionales inician su actividad de la semana, ya inician viajes). Y en los accidentes *in itinere* tenemos que los martes, jueves y viernes es cuando hay mucha más probabilidad de sufrir un accidente de trabajo mortal, descendiendo de forma continuada durante el fin de semana. El total de accidentes mortales de tráfico en fin de semana es del 9 por ciento.

Si vemos la hora del día, lógicamente vemos en las curvas que coinciden con la jornada laboral. En el rojo, que son los *in itinere*, la mayor curva de accidentes se produce entre las seis y las nueve de la mañana, entre la una y las tres de la tarde y entre las seis y las ocho de la tarde. Si observamos el azul, que son los accidentes de trabajo de tráfico en jornada, vemos que se producen entre las seis de la mañana y las dos de la tarde, con un pequeño repunte a las cinco de la tarde. Y si observamos los mortales vemos que en cuanto al mortal en jornada se sigue manteniendo la misma curva, es decir, se producen entre las seis de la mañana y la una del mediodía, con un repunte a las cuatro de la tarde, entre las cuatro y las cinco, y desde luego en los mortales *in itinere* tenemos una desviación importantísima, que es que se produce la mayoría, más del 60 por ciento, entre las seis y las nueve de la mañana, es la mayor curva de accidentalidad mortal *in itinere*.

Para sacar de esto conclusiones, que lógicamente antes de seguir con esto van a ser más simples, porque las conclusiones que sacamos nos tienen que permitir hacer políticas, se las voy a decir de una forma más esquemática. Porque con toda esta información tenemos que fundamentar las políticas que hacemos para reducir los accidentes de tráfico laborales. Pero las notas más importantes son que en el accidente de trabajo *in itinere* no mortal, el total, el mayor riesgo lo sufre un trabajador o trabajadora de nacionalidad española entre 16 y 19 años de edad; la probabilidad es mayor en trabajadores del sector industrial; y las ocupaciones en las que se produce este mayor tipo de accidentes son las de peón, dependientes de comercio, administrativos y trabajadores cualificados; el riesgo es mayor en trabajadores temporales; el accidente se produce normalmente de lunes a viernes y las lesiones son mayoritariamente de carácter leve. En el caso de accidente de trabajo de tráfico en jornada laboral, tenemos que se produce normalmente o con mayor frecuencia en un varón de nacionalidad española entre 16 y 19 años; se produce en

trabajadores del sector servicios, fundamentalmente entre conductores profesionales y servicios de seguridad; se sufre más por trabajadores que tienen un contrato temporal; se produce también mayormente de lunes a viernes, y también las heridas son fundamentalmente de carácter leve. Los accidentes de trabajo mortales *in itinere* se producen con una mayor probabilidad entre trabajadores de nacionalidad extranjera entre 16 y 24 años; el riesgo es mayor para el sector de la construcción y fundamentalmente para peones; también el contrato más habitual de los accidentados es el temporal, el día de la semana en que hay más probabilidad, como ya les he dicho, es martes, jueves o viernes, y se ocasiona por lesiones múltiples que sufre el trabajador. Y en cuanto al accidente de trabajo de tráfico mortal en jornada laboral, normalmente es sufrido por un varón, independientemente de la franja de edad (todas las franjas de edad están más o menos en la misma probabilidad de tener el accidente); el sector más afectado es el de la construcción, y normalmente lo sufren más trabajadores que manipulan equipos móviles o autopropulsados; también sufren una probabilidad mayor los trabajadores con contrato temporal, y sucede fundamentalmente en lunes y martes.

Junto con este resumen, insisto, simple, es decir, todo esto hay que analizarlo con más profundidad, pero desde luego por motivos de tiempo era imposible ampliar estas conclusiones les voy a señalar dónde tenemos que actuar prioritariamente. En la línea de arriba tienen ustedes los percentiles por población. Van las diversas actividades de menor a mayor; las que tienen menor población empiezan en mi izquierda, las que tienen mayor población de trabajadores afiliados acaban en la derecha. Y lo mismo de arriba abajo: las de arriba son las que tienen menos accidentes de trabajo de tráfico, las de abajo son las que tienen más accidentes de trabajo de tráfico. Si organizamos las actividades en función de la población afiliada, es decir, de las que tienen más trabajadores y de las que tienen más accidentes, nos dan los sectores en los que tenemos que hacer actuaciones prioritarias. Los sectores donde tenemos que realizar estas actuaciones son los señalados en rojo, los distinguidos en rojo, que son los que tienen mayor población afiliada y más accidentes, que son el comercio, hostelería, transporte, Administración pública (esto suele sorprender, pero piensen ustedes que están incluidas todas las fuerzas de seguridad); tenemos que seguir por construcción, actividades diversas, venta y reparación de vehículos, actividades anexas al transporte y a las comunicaciones, la industria alimentaria y, desde luego, la industria, el metal, la producción de electricidad y las actividades de saneamiento público. Para realizar políticas que tengan un mayor impacto en la reducción de accidentes tenemos que dirigirlas a estos sectores.

Con esto acabo lo que es la exposición de los datos y el grueso de la exposición, y simplemente quiero señalar algunas notas en cuanto a lo que estamos haciendo. En primer lugar, no olviden ustedes que las

competencias de legislación laboral están transferidas a las comunidades autónomas, las competencias de ejecución. Por lo tanto, para hablar de lo que hacemos en materia de accidentes de tráfico laborales tenemos que hablar de lo que hacen las comunidades autónomas, que tienen competencias en esta materia y ya desde hace tiempo hacen muchas cosas con algunos resultados excelentes. Se hacen en todas, voy a nombrar algunas, no les voy a aburrir, pero desde luego podría nombrar actividades realizadas por todas las comunidades autónomas con buenos resultados. Algunas de ellas son, por ejemplo, actuaciones de formación e información realizadas por Navarra a través de las fichas técnicas de prevención, que analizan factores de riesgo y gestión de desplazamientos. Tienen acciones de formación importantísimas, de formación en conducción, muy importantes, tanto para profesionales como para no profesionales, tanto en Valencia como en Andalucía. También se está trabajando en Cataluña entre el Departament de Treball y Tráfico en la realización de guías de evaluación. Les digo estas, pero podría seguir y extenderme muchísimo más, puesto que son muy importantes las acciones que se están realizando. Tampoco podemos olvidar que la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales ha realizado con los fondos de sus convocatorias anuales muchas acciones en seguridad vial, tanto de estudio como de formación e información, realizadas tanto por organizaciones patronales como por organizaciones sindicales. Y quiero resaltar también las actuaciones que se están haciendo desde las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Junto con todo esto, desde el instituto nos toca coordinar la labor que realizan las administraciones públicas. Para esto tenemos la Comisión Nacional de Seguridad y Salud, donde nos encontramos organizaciones empresariales, sindicales, autoridades laborales de las comunidades autónomas y la Administración del Estado y que dirige nuestras políticas.

Cuando vino el señor Navarro, el director general de Tráfico, en marzo les habló a ustedes de un convenio que íbamos a firmar y que supondría ir actuando en algunos aspectos concretos de la seguridad vial laboral. Este convenio lo firmamos en el mes de marzo de 2009, y esto ha supuesto que hayamos empezado ya en algunos de los campos que él les anunció y que son fundamentalmente, por una parte, cruzar estos datos que yo les he dado, que son datos de la base de accidentes de trabajo del ministerio, con la base de accidentes de tráfico para obtener información mucho más detallada de los parámetros que yo les he expuesto aquí. Estamos en esta labor de cruce de datos, que en algún momento tiene dificultades por un tema de protección de datos. Es decir, estas son bases protegidas y por lo tanto no pueden ser identificables los trabajadores. Con el análisis de los mortales podemos tener algún problema en el cruce de las variables de identificación que tenemos que resolver, porque no podríamos proporcionarlos en ese caso. Y hay algunos problemas de datos de DNI, números de Segu-

ridad Social, es decir, hay que afinar algunas variables de cruce. Estamos trabajando de lleno también en el tema de formación en seguridad vial en el ámbito laboral. Estamos trabajando en dos prioridades y luego emprenderemos una tercera. La primera, en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud, derivado de la estrategia española de seguridad y salud; estamos elaborando en un grupo de trabajo del que forman parte organizaciones empresariales, sindicales, comunidades autónomas y Administración del Estado el plan nacional de formación en materia de prevención de riesgos. Este plan es ambicioso: pretende decidir cuál va a ser la formación en prevención desde el ámbito escolar hasta la universidad a los profesionales de prevención pero también a empresarios y a trabajadores. Una parte de esta formación en prevención pretendemos que sea formación en seguridad vial, por lo que la Dirección General de Tráfico se incorporará a este grupo de trabajo. Estamos también trabajando con la Fundación para la formación continua de trabajadores ocupados. Esta es una fundación tripartita, con empresarios, trabajadores y Administración, e imparte formación en materia de prevención de riesgos laborales. También estamos procurando que estos cursos de formación en materia de prevención de riesgos laborales incluyan seguridad vial. Posteriormente, para una segunda fase, trabajaremos con la formación en prevención de riesgos para trabajadores desocupados. Estamos trabajando en un plan de acción que nos permita atacar los problemas que tenemos en los sectores concretos que les he indicado y por supuesto también en una fase posterior, ya para el año que viene, en acciones de divulgación y de difusión.

Desde el instituto, y también en colaboración con la Dirección General de Tráfico, pretendemos hacer dos notas técnicas de prevención. Estas notas técnicas son para profesionales de la prevención. Una será sobre metodología de evaluación de riesgos relacionados con la seguridad vial y otra será sobre metodología para la investigación de los accidentes relacionados con el tráfico. También pretendemos hacer guías de buenas prácticas, porque no olvidemos —y ustedes conocen bien esto— de que empresas grandes han hecho ya planes de movilidad, han hecho gestión de desplazamientos, pero seguimos teniendo un problema importante en los desplazamientos que se producen en las empresas medianas y pequeñas. Por lo tanto, tendremos que adaptar estas buenas prácticas que se han realizado en empresas y que han funcionado para las demás y tendremos que hacer que se apliquen de una manera sencilla y ágil a las pequeñas empresas. También estamos realizando desde el instituto un estudio de costes nacionales de los accidentes de trabajo. Este estudio de costes tendrá que tener también un apartado diferenciado para los accidentes de trabajo de tráfico. ¿Por qué? Porque entran otros mecanismos de compensación diferentes y porque entran las compañías aseguradoras de los vehículos. También vamos a colgar herramientas en la web para que las propias empresas calculen sus accidentes de trabajo, que

lógicamente tendrán su reflejo en los accidentes de trabajo de tráfico, porque tienen un coste diferente. Por último, también en el sistema Bonus que está elaborando la Secretaría de Estado de Seguridad Social se contempla la disminución de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales para aquellas empresas que tengan un volumen de accidentes de trabajo inferior a la media en el sector. Entre estos accidentes se incluyen también los accidentes de tráfico. Y en la previsión de la norma que regulará la aplicación del sistema Bonus se prima también la elaboración de planes de movilidad y de gestión de desplazamiento por parte de las empresas. Y para finalizar, también quiero señalar que tenemos que elaborar, esta vez conjuntamente con el Ministerio de Sanidad y con la Dirección General de Tráfico, un protocolo médico específico para conductores a fin de realizar la vigilancia de la salud de los conductores profesionales.

Con esto doy por finalizada mi comparecencia y quedo a la espera de las preguntas que ustedes tengan o quieran realizar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pascual. Me sorprende que haya calificado su exposición de simple. Mi impresión es que ha sido exhaustiva y además ilustrativa, que es lo relevante.

Ha sido solicitada la comparecencia por el Grupo Parlamentario Socialista, y en su nombre tiene la palabra doña Eloísa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: Tengo que apoyar las palabras previas del señor presidente y agradecerle doña Concepción, su pormenorizada, exhaustiva, completa y magnífica exposición, diría yo.

Desde esta Comisión de Seguridad Vial llevamos realizando diferentes comparecencias en distintas fechas con un objetivo que nos habíamos planteado: la necesidad de incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas. Han sido útiles todas las exposiciones de los comparecientes que llevamos hasta el momento, pero desde luego ha sido en el día de hoy profundamente gratificante conocer que tanto el Ministerio de Trabajo como la directora del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene tienen un diagnóstico pormenorizado, no solamente en cuanto a lo que nos preocupaba respecto a que también se ha dicho reiteradamente en esta Comisión que la Ley de Prevención de Riesgos Laborales había dejado un poco aparte la prevención de accidentes de tráfico y que habían descendido. También los datos han confirmado, los que nos acaba de dar, que habían descendido los accidentes laborales en general, pero nos preocupaban los de tráfico en concreto, tanto en misión como in itinere, con los datos en todas las circunstancias, momentos, escenarios y personas, y en la afectación de edades, sexo. Es decir, que la exposición ha sido total y absolutamente completa. Y nos alegramos porque nos preocupaba y así sabemos que desde el ministerio lo tienen total y absolutamente diagnosticado para saber

cuáles son las actuaciones que tienen que tomar al respecto. Nosotros queríamos conseguir la implicación de los empresarios, sin obligación pero sí persuadiendo y convenciendo para que se den cuenta de que estas cifras tienen que reducirse y que esto incluso económicamente les iba a favorecer. De ahí el convencimiento de que el empresario tiene que plantearse estas actuaciones. Pero la verdad es que en su exposición nos ha dejado poco margen de duda, porque no solamente nos ha dado todos los datos sino que también nos ha hablado de todas las actuaciones que tienen previstas, de la coordinación no solamente con las distintas comunidades autónomas sino también con los sectores más activos en este sentido, como son sindicatos, incluso implicando a los trabajadores; y también incentivos a los empresarios para que vayan introduciéndose en la cultura de la prevención del accidente tanto dentro del lugar de trabajo como en los desplazamientos en misión.

Nuestro grupo parlamentario analizará detenidamente todos estos datos que formarán parte de las conclusiones de las diferentes comparecencias que hasta el momento han tenido lugar. Analizaremos también las actuaciones que tienen previstas y que ha relatado de manera rápida, pero muy ilustrativa. Ha hablado de formación para la prevención, sin duda implicando a todos los sectores, pero sabemos que en Tráfico hay planes nacionales, planes autonómicos, planes locales, y nos gustaría que concretara los objetivos en los planes que caen dentro de sus responsabilidades, así como los previstos por la coordinación con el Ministerio de Interior, con la Dirección General de Tráfico y las comunidades para de alguna manera ampliar nuestro trabajo, porque el trabajo de la Comisión de Seguridad Vial es evitar los accidentes y la violencia vial en todos los ámbitos de la sociedad. Afortunadamente, se ha conseguido mentalizar a la sociedad sobre la necesidad de no acostumbrarse a los accidentes; todo aquello que es evitable no es accidente. Se han realizado actuaciones, cuyos resultados ya hemos visto por lo que podemos deducir que estamos en el buen camino. Estas actuaciones las ha efectuado el Gobierno con la implicación de todos los sectores y los grupos parlamentarios, como, por ejemplo, la aprobación de la Ley del Carné por puntos, la modificación del Código Penal en seguridad vial, y ahora, que está próxima a llegar, la modificación del procedimiento sancionador en Tráfico. Esto puede ayudar a que los ciudadanos tengan instrumentos para reducir estas cifras escandalosas todavía, pero afortunadamente muy disminuidas con todo este trabajo. Como decía al principio queda pendiente de reducir el 38,4 por ciento de accidentes mortales en tráfico. Si lo conseguimos todos estaremos satisfechos. El ciudadano ya está más mentalizado, pero nos falta que el empresario y el trabajador lo estén asimismo con formación, prevención e incentivación.

Quedo a la espera de su contestación. Sabemos que ha sido muy completa su intervención, por lo que le agradecemos una vez más su presencia en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quiero darle las gracias también a la señora directora del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo por sus datos y por su exposición. Nos ha hecho una radiografía perfecta de la importancia de los accidentes de tráfico en el mundo del trabajo, de la empresa, y nos ha confirmado que si en el trabajo de esta Comisión en la lucha frente a la inseguridad vial nos ha traído hasta el ámbito de la empresa, no andábamos descaminados, porque ahí también tenemos un problema con una doble responsabilidad: la responsabilidad, por un lado, de la Administración, y por otro, de la empresa y de cada uno de sus órganos. Confirmamos hoy que tenemos un problema. Debemos resolverlo y estamos, como es normal, en el cómo. Y en ese cómo he vuelto a —comprobar, y lleva usted toda la razón, lo vemos en cada momento—, que estamos luchando contra un problema enorme con un instrumento inadecuado, que no tiene suficiente vigor. Es un problema de coordinación siempre. Efectivamente, en inseguridad vial hay mil competencias, por decirlo de alguna manera: de las comunidades autónomas, de diversos ministerios. Constatamos, una vez más, que hace falta un órgano que sea capaz de coordinar todo y que las administraciones territoriales, las administraciones de la comunidad autónoma concernidas en la lucha frente al problema tengan un carácter ejecutivo, que lo que allí se decida se pueda poner inmediatamente en práctica sin tener que coordinarse con otra coordinadora y con otra coordinadora, y sin que por el camino se pierda la pujanza de la solución del problema.

Efectivamente desde su ámbito están haciendo lo que pueden e introduciendo el tema de los accidentes de tráfico en sus actuaciones. Pues bien, es lo que pueden hacer. Evidentemente es una lluvia fina, pero me parece que en este tema la teoría de la lluvia fina debería dar paso a que de vez en cuando hubiera un buen chaparrón. Porque si no, vamos avanzando poquito a poco. Doy por hecho que en su exposición no están los autónomos, salvo que usted me diga lo contrario, con la importancia que tienen en la representación de nuestro ámbito económico y nuestra realidad social.

Le haría una pregunta, como técnica que es en este ámbito: ¿Considera que los accidentes de tráfico deben ser incluidos en la Ley de prevención de riesgos laborales? Es una ley muy detallada como ley laboral, con el carácter tuitivo que tiene esta legislación, pero el profesor Sagardoy nos decía que se olvidaron los accidentes de tráfico; cosa que por otra parte no nos debe extrañar, porque la verdad es que los accidentes de tráfico han estado olvidados mucho tiempo. Esas serían mis preguntas, señora directora.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pascual, para responder a las preguntas tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA DEL INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO** (Pascual Lizana): Respecto a la primera de las preguntas realizada por la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista sobre la formación, hay que intentar rectificar lo que hizo de mal la ley en su día. Es verdad que se olvidó de los tráficos, igual que todo el desarrollo posterior. Pero no podemos hacer lo mismo con el plan de formación. El plan de formación que pretendemos es ambicioso. Está muy adelantado, espero que lo acabemos en abril del año que viene como muy tarde. Lo tenemos que hacer con todos los implicados en la prevención. Tenemos el órgano de coordinación en prevención, la Comisión Nacional de Seguridad y Salud, donde están organizaciones empresariales, sindicales, comunidades autónomas y Administración del Estado: Es el órgano decisorio que va haciendo que avancemos coordinadas las administraciones públicas, y que además esta coordinación suponga también el consenso con los agentes sociales. Este plan nacional de formación se está trabajando en un grupo de trabajo de esta comisión nacional, es ambicioso, y la seguridad vial se incorporará como un elemento más de la formación en prevención de riesgos laborales. Este plan estará listo para abril del año que viene, y podremos ir avanzando más rápido en la formación continua de trabajadores ocupados. Aquí estamos trabajando directamente con la Fundación para la Formación Continua, es decir, con empresarios, con organizaciones empresariales y sindicales, y por lo tanto podremos ir avanzando más. Como la Dirección General de Tráfico tiene elaborados materiales de formación en seguridad vial los incorporaremos. El plan nacional de formación es ambicioso. Espero que en abril del año que viene, como muy tarde, esté ya recogida la obligación de tener formación de seguridad vial en prevención. Y desde luego que sepan también los técnicos en prevención. Porque no ya trabajadores o empresas, el problema es que ni siquiera los técnicos de prevención, que son los que hacen prevención en las empresas por cuenta de servicios de prevención propios y ajenos, tienen formación específica en seguridad vial, cuando es uno de los riesgos que manejan más por la importancia que tiene.

La Dirección General de Tráfico está trabajando en el material y en la forma de hacerlo, y lo incorporaremos. Insisto, muchas comunidades autónomas tienen planes de formación específicos; no es que pasemos de no tener nada a tener algo, sino que aglutinaremos todo lo que hay.

Paso a responder a las preguntas realizadas por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Es verdad que tenemos administraciones diferentes con competencias diferentes. En el ámbito de la prevención, la coordinación funciona lo suficientemente bien a través de esta comisión nacional. Tenemos sentados a todos los directores generales de Trabajo, a las autoridades laborales y a los de institutos de las comunidades autónomas; participan en todos los documentos que se elaboran en



desarrollo de la estrategia de seguridad y salud, lo que pasa es que a veces no somos lo suficientemente hábiles para generar un grupo de trabajo en esta comisión nacional. Tenemos en este momento funcionando entre diez y quince grupos, algunos de ellos muy técnicos; se toman las decisiones de forma compartida y se ejecutan por todos. Es verdad que no hemos tenido un grupo dedicado a esto. Tenemos el mecanismo de coordinación, pero a lo mejor sería necesario que las autoridades laborales y por parte de la Administración General del Estado, el Ministerio de Trabajo, la Dirección General de Tráfico, nos sentáramos en un grupo de trabajo estructurado en esta comisión nacional.

Los autónomos solamente están incluidos el 9 por ciento, que son los que tienen la contingencia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales cubierta. El resto no está incluido ni computan en la base ni se comunican. Tenemos otros medios para saberlo, pero no exactamente aquí. Es fundamental la información que nos pueda proporcionar Tráfico, y es fundamental el cruce de bases de datos entre Tráfico y Trabajo, y ahí obtendremos información de autónomos. Pero en concreto, en los datos que les he dado solamente está incluido el 9 por ciento de los trabajadores autónomos, que son los que tienen la contingencia cubierta. Es verdad que muchos de los conductores profesionales o de aparatos móviles son trabajadores autónomos.

En cuanto a la modificación de la Ley de prevención de riesgos laborales, la ley es lo suficientemente amplia para que quepa todo. Es una ley que luego se ha ido desarrollando en baterías normativas que la complementan. Para hablar de tráficos laborales y hacer actuaciones en tráficos laborales en absoluto nos hace falta modificar la Ley de Prevención. Fundamentalmente con la normativa en prevención que tenemos podemos actuar en este tipo de accidentes tanto empresas, trabajadores y las administraciones públicas, pero tenemos que contar con herramientas que sirvan a empresas, sobre todo pequeñas, y a trabajadores autónomos, que es donde tenemos siempre más dificultad de que lleguen estas herramientas. Tampoco estaría de más hemos hablado de ello a nivel europeo de crear, dentro de la Agencia Europea de Seguridad y Salud, un grupo de trabajo en el que nos encontremos los veintisiete países, o aquellos que quieran participar para hablar de la prevención y los accidentes de tráfico, con lo cual probablemente crearíamos herramientas utilizables a nivel europeo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pascual, quedamos muy agradecidos por su exhaustiva información y por el esfuerzo realizado para elaborarla.

Forma parte ya de los ritos de esta Comisión solicitar al compareciente que aporte a todos los portavoces cuando menos esta información. Por lo tanto le quedaríamos muy agradecidos si pudiéramos disponer de la misma. Como digo, ha sido un placer escucharle.

## **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE CEA (FERNÁNDEZ CHILLÓN) 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 219/000091.)**
- **LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PLANES DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LAS EMPRESAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000070.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con la Comisión de Seguridad Vial. Si me permiten la expresión, tenemos la suerte de contar con el señor Rafael Fernández Chillón, director de CEA. CEA es una organización que nace en el año 1966, cuya función es tan noble como la de proteger, asesorar y defender al automovilista. Esta petición de comparecencia ha sido realizada por el Partido Popular. Rafael, voy a utilizar el tono coloquial propio de esta Comisión, por cierto: tienes la palabra para exponer lo que consideres conveniente y luego habrá un turno de intervención de los grupos.

El señor **PRESIDENTE DE CEA** (Fernández Chillón): Quiero agradecer, en primer lugar, en nombre de CEA la invitación a comparecer ante esta Comisión de Seguridad Vial del Congreso y poder expresar aquí nuestras ideas y opiniones acerca de una materia tan importante como es la seguridad vial en el mundo de la empresa y su relación con los accidentes laborales.

Yo traigo una presentación, pero les pido que no se asusten, porque por un error mi secretaria entendió que era una presentación de cuarenta y cinco minutos (es decir, que yo tendría que intervenir durante cuarenta y cinco minutos) y he traído una macropresentación aquí. Ya me he dado cuenta de que mi intervención es de quince minutos, a los que me pienso ceñir, y voy a hablar nada más que de la seguridad vial en relación con las empresas. De todos modos, me apoyaré algo en esta presentación.

Es un hecho objetivo que en los últimos años se ha avanzado mucho en todo lo relacionado con la prevención de riesgos laborales en las empresas, al igual que ha sido notable el avance en la disminución de accidentes de tráfico en nuestras carreteras. Pero hay que significar que lamentablemente la prevención de riesgos laborales en materia de seguridad vial ha quedado por lo general y salvo algunas excepciones, que sobre todo podemos ver en el caso de grandes empresas, fuera del ámbito de la prevención. Por tanto, nosotros entendemos desde CEA que el modelo actual ha fracasado, es decir, que el marco normativo actual no es válido. No obstante, desde CEA estamos convencidos de que estamos ante un momento dulce para incorporar la seguridad vial al mundo de la

empresa. Y ello desde dos perspectivas: una, evidentemente, habría que hacerlo de forma obligatoria para las empresas, ello se lograría mediante la reforma de la Ley de prevención de riesgos laborales; y otra sería de forma voluntaria (lo voy a hablar después, he traído una guía al efecto), la incorporación, dentro del ámbito de la responsabilidad social corporativa de las empresas, de la seguridad vial.

Ciñéndome a lo que CEA propondría para solucionar la grave situación actual de los accidentes de tráfico en el mundo laboral, tanto *in itinere* como en el desarrollo de la actividad de las empresas, nuestra idea es muy sencilla: que todas las empresas que en el desarrollo de su actividad social tengan trabajadores que manejen vehículos deberán obligatoriamente dotarse de un plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de la actividad preventiva en materia de seguridad vial. Sin duda por algo hay que empezar. El problema es grave, la solución tiene que ser acorde a dicho problema. Y esa obligatoriedad de tener que dotarse las empresas de este citado plan de prevención en materia de accidentes de tráfico estaría francamente muy bien. Ello no dejaría de ser una actuación parcial, que solo actuaría frente a la perspectiva de los recursos humanos de la empresa. Pero entendemos que hace falta el impulso firme y decidido de las diferentes administraciones públicas a todos los niveles.

Hasta ahora creemos que la mayoría de las iniciativas en este campo han venido más desde el sector privado que desde el sector público, pero de forma puntual y aislada. Sin duda desde CEA nos felicitamos por que el Gobierno manifieste su preocupación por este importante problema de la seguridad vial en la empresa. Pero me gustaría dejar constancia de alguna reflexión que nos hacemos. ¿Por qué no encontramos una sola coma en relación con la incorporación de la seguridad vial en la empresa en el texto de reforma de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que actualmente está en trámite?

Otro aspecto que nos parece importante y que ha tenido incidencia en el incremento de los accidentes laborales es la incorporación de conductores de países extranjeros, que ha hecho (probablemente no es políticamente correcto decirlo, pero es la realidad que todos sabemos), que aumente la siniestralidad por su falta de pericia al volante. ¿Por qué se está dando la paradoja de que se estén convalidando permisos de conducción de países en los que se sabe de manera fehaciente que la formación de sus conductores es, por decirlo de alguna manera, manifiestamente mejorable, cuando no incluso que dichos permisos han sido directamente comprados, sin pasar ningún examen, mientras que hay conductores procedentes de países, como por ejemplo Estados Unidos, con niveles de motorización mucho más elevados que España, a los que se obliga a volver a examinarse? Tercera reflexión crítica es la siguiente. Dada la magnitud del problema, ¿por qué los tres únicos manuales de los que dispone la Dirección General de Tráfico en la

actualidad en relación a prevención de accidentes de tráfico en el ámbito laboral provienen del año 1999?

El otro ámbito de actuación sería de forma voluntaria: la seguridad vial y la responsabilidad social corporativa. Decía antes al señor presidente que yo he traído —me gustaría, si es posible repartirla— una guía para empresas y corporaciones que se llama: La seguridad vial en el marco de la responsabilidad social corporativa. Hace justo un año CEA presentó esta guía para empresas y corporaciones, La seguridad vial en el marco de la responsabilidad social corporativa, que, elaborada por la cátedra de seguridad vial de la Universidad de Alcalá de Henares, entendemos es una valiosa herramienta para ayudar a elaborar e implantar un plan estratégico de seguridad vial en la empresa de manera que, alineado con su plan estratégico corporativo, permita mostrar ante terceros su compromiso con la seguridad vial. Entendemos que la seguridad vial está llamada a ser un aspecto clave a tratar por todas las empresas que desarrollen estrategias de actuación en torno a su responsabilidad social empresarial como la mejor forma de mostrar su compromiso con uno de los principales problemas que afectan a la sociedad. No en vano, como ya se ha repetido aquí, los accidentes *in itinere* suponen cerca del 40 por ciento de los accidentes laborales mortales y el 18 por ciento de los accidentes mortales durante la jornada laboral son también causados por accidentes de tráfico.

Entendemos que la aplicación práctica de este tipo de estrategias en torno a la seguridad vial no entra en absoluto en contradicción con el crecimiento de las empresas ni con su misión de generar beneficios. Lejos de ello, las dota de un sentido más humano y social, integrado y comprometido con la sociedad en que vivimos. Esta guía que se presentó elaborada, como decía, por la cátedra de seguridad vial de la Universidad de Alcalá de Henares, aborda la seguridad vial en la empresa de una manera sistemática, siguiendo el llamado modelo holístico. Antes decía que se puede y se debería actuar —entendemos desde CEA— de manera obligatoria frente a las empresas, obligándolas a dotarse de un plan de prevención de riesgos laborales relacionados con la seguridad vial. Pero creemos que de manera voluntaria hay que incentivar y motivar a las empresas a que aborden la seguridad vial de esta manera sistemática elaborando estos planes estratégicos de seguridad vial.

Si bien en la prevención de riesgos laborales en la empresa relacionados con los accidentes de tráfico sólo abordaríamos la perspectiva de los recursos humanos, es decir, la relación con los trabajadores, entendemos que esta guía propone una manera sistemática de abordar el problema. Primero desde la perspectiva de los recursos humanos (los trabajadores), desde la perspectiva de los proveedores, desde la perspectiva de los clientes, desde la perspectiva de los accionistas y del reparto de beneficios en la empresa, desde la perspectiva de las relaciones con las administraciones y los poderes públicos, desde la perspectiva de las relaciones con la sociedad, desde la perspectiva de las relaciones con otras entidades públicas

y privadas y desde la perspectiva de las relaciones con las víctimas de los accidentes de tráfico. Desde ocho perspectivas diferentes una empresa (pública o privada) puede establecer un plan estratégico de seguridad vial que, de manera sistemática, aborde el problema.

Les invito a que ojeen con detenimiento esta guía. Creemos que es una magnífica herramienta hecha por los expertos de la cátedra de seguridad vial de la Universidad de Alcalá de Henares. En CEA editamos 2.000 ejemplares de esta guía que repartimos entre empresas clientes nuestras y entre otras empresas que no lo son, y esperemos que pronto quieran serlo. Nos parece una herramienta muy importante, pero entendemos que la empresa, voluntariamente, es muy probable que no entre a comprometerse con la seguridad vial si no encuentra algún tipo de incentivo, de beneficio, que haga que, persiguiendo sus fines lícitos comerciales, evidentemente, se preocupe más de la seguridad vial.

¿Qué proponemos desde CEA, aparte de poder dotar a las empresas de esta herramienta que supone esta guía, en la que puedan crear su plan estratégico de seguridad vial? Lo que en CEA proponemos es que se cree el certificado de empresa socialmente responsable en seguridad vial, o bien empresa certificada en prevención de accidentes de tráfico y seguridad vial. Al igual que las empresas en los últimos años han seguido el camino de la calidad y han implantado la calidad en las mismas, siguiendo esa misma filosofía de control de la calidad que podemos encontrar en las normas ISO de certificación actuales, debe crearse un sistema de auditorías externas que verifique que existe en la empresa un plan estratégico de seguridad vial y otorgue un certificado oficial. Es decir, que alguien oficial, por encima del ámbito privado, otorgue a las empresas esta certificación, cuando verifiquen y auditen que las empresas han superado satisfactoriamente los requisitos que requeriría tener un plan estratégico de seguridad vial. Debería ser muy importante que dicho certificado tuviera algún beneficio tangible para la empresa, por ejemplo que las empresas que dispusieran de dicho certificado tuvieran mayor puntuación a la hora de presentarse a concursos públicos. La empresa hace una labor importante de cara a sus trabajadores y a sus proveedores. Imaginemos, por ejemplo, la importancia que tiene que una empresa exija a sus empresas proveedoras que sean respetuosas con la seguridad vial, que no obliguen a sus trabajadores a saltarse la normativa vigente. Ya sabemos la problemática que hay en el sector del transporte. También frente a los clientes, frente a los accionistas. Tiene que haber un compromiso desde la dirección general de la empresa, desde arriba hacia abajo, en vertical, en horizontal. La seguridad vial se puede implantar en la empresa y solo hace falta un empujoncito, como decía antes. Yo creo que estamos en un momento dulce. Y no cabe duda de que el premio o el incentivo final sería que existiese este certificado de empresa socialmente responsable en seguridad vial o empresa certificada en prevención de accidentes de tráfico y seguridad vial. Igual que existen

actualmente certificaciones o reconocimientos de empresas que son socialmente responsables en materia de compaginar la vida laboral y personal de sus empleados, ¿por qué no podría haber también este certificado de empresa responsable en seguridad vial?

Otra propuesta de CEA es que sería interesante reconocer a las empresas que hicieran el esfuerzo de ser socialmente responsables en seguridad vial. Una propuesta imaginativa que se hace en otros ámbitos de las administraciones públicas, en reconocimiento a las empresas, es la creación de unos premios anuales: Empresa socialmente responsable en seguridad vial. Yo entiendo que las empresas son competitivas y les gustaría competir por obtener dichos premios. Para ello, estos premios deberían ser oficiales y otorgados por el Ministerio de Interior o el de Trabajo, con toda la trascendencia mediática que pudiese ser, para tener el reconocimiento público. Con dichos premios, que deberían tener las categorías de gran empresas, pyme y pequeña empresa, se reconocería la labor de las empresas que han adoptado las mejores prácticas en prevención de accidentes de tráfico y sus consecuencias, desde las ocho perspectivas que debe recoger, como enumeraba antes, un plan estratégico de seguridad vial.

Esta es la síntesis, porque datos puede haber muchos, pero hay que centrarse en las actuaciones concretas que deberían hacerse. Sintetizo: una actuación obligatoria, mediante la reforma de prevención de riesgos laborales; y una actuación de forma voluntaria mediante la incorporación en la responsabilidad social corporativa de las empresas de la olvidada hasta ahora, en muchas ocasiones, seguridad vial.

Traigo una presentación en la que hemos tratado de recoger qué hacemos como empresa privada relacionada con la seguridad vial, la movilidad sostenible, el respeto al medio ambiente y la educación vial en valores. Entendemos que la seguridad vial es todo esto, porque no cabe duda de que la seguridad vial es educación, porque no cabe duda de que la seguridad vial es respeto al medio ambiente, porque no cabe duda de que la seguridad vial es también movilidad sostenible, y porque no cabe duda de que el mundo de la empresa pública y privada debe estar en el ámbito de la seguridad vial. Lo voy a dejar aquí. Es más enriquecedor que podamos comentar a lo mejor esta guía.

Para terminar, reiterando nuevamente mi agradecimiento por haber sido invitado a comparecer, en nombre de CEA, ante esta Comisión, quiero aprovechar esta ocasión para proponer la que entendemos podría ser una magnífica y ejemplar iniciativa: que fuera el propio Congreso de los Diputados, encabezado por su presidente, persona muy sensibilizada con el problema y la lacra que suponen los accidentes de tráfico —en numerosas ocasiones hemos tenido ocasión de comprobarlo—, el que dando ejemplo se dotara de su propio plan estratégico de prevención de accidentes de tráfico y seguridad vial.

El señor **PRESIDENTE**: Muy agradecidos, señor Fernández Chillón, por la ilustración y el contenido exhaustivo, a pesar de que le hemos obligado a comprimir la intervención que había previsto. Y en mi calidad de presidente de esta Comisión le trasladaré al presidente del Congreso la invocación realizada. Ya veremos a ver la receptividad que encontramos en el presidente y su sensibilidad en relación con este problema.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Popular, y en su nombre tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quisiera agradecer al señor Fernández Chillón su comparecencia. Una vez más queda evidente que, cuando las cosas están claras hay capacidad de síntesis, y yo creo que nos ha dicho mucho en muy poco tiempo. Yo quiero felicitarlo por su intervención una vez más, y aprovechar que comparece hoy el presidente del Comisariado Europeo del Automóvil en la Comisión para que conste en el «Diario de Sesiones» el agradecimiento de este grupo parlamentario por la labor que desarrollan y por las facilidades, que como los demás grupos hemos encontrado siempre que hemos acudido a CEA para ilustrarnos en algún asunto relativo al tema que nos concierne, la seguridad vial.

Yo conocía efectivamente la guía, la conocía tanto que se ha convertido en mi brújula para circular por estos mares de la responsabilidad social corporativa. No puedo más que compartirla, y hoy hemos visto cómo va atendiendo a cada uno de los agentes que intervienen en el mundo de la empresa. Nos parece una feliz idea que también se tengan en cuenta a los proveedores, porque con ello se va creando esa malla virtuosa que alguien concienciado con el tema va extendiendo la preocupación por la seguridad vial a todas aquellas empresas que se relacionan con ella.

Me parece una magnífica idea el plan de empresa de prevención de riesgos laborales relacionados con la seguridad vial. Es una buena idea y una idea pionera que se nos plantea en esta Comisión. Muestro también mi preocupación la convalidación de los permisos de conducir de terceros países, porque tiene una relación creciente con el tema que nos ocupa. Todos sabemos que estos ciudadanos de otros países que ya se han incorporado a convivir con nosotros forman parte del mundo laboral y desarrollan trabajos en los que cada vez más se incluyen en el mundo del tráfico desde las actividades que les encargan sus empresas. Que de partida no tengan la formación adecuada es un gravísimo riesgo. Yo sé, y probablemente se me diga, que esto ha pasado siempre. Efectivamente ha pasado siempre, pero creo que ahora tenemos una comisión parlamentaria, ahora todos compartimos una nueva cultura de la seguridad vial, y en esto deberíamos ser muy beligerantes; es decir, no puede el Ministerio de Asuntos Exteriores, con motivo de convenios con otros países y sin atender para nada las obligaciones de la seguridad vial, llegar a acuerdos por los cuales se les facilite el permiso de conducir como cosa graciable y como una parte más de ese convenio a per-

sonas que luego pueden poner en peligro nuestra seguridad vial.

Estamos de acuerdo también en la necesidad de incentivos. Efectivamente, se puede obligar a las empresas hasta cierto punto, pero los incentivos son absolutamente necesarios, y nos parecen muy bien los que se plantean, tanto el certificado de empresa responsable como, por qué no, el asunto de los premios, que sin ninguna duda estimula mucho a las empresas y que puede ser, si se me permite la expresión, un buen marchamo que muestre que una empresa actúa con responsabilidad social y con los mayores índices de calidad.

Yo no le voy a hacer ninguna pregunta. Conozco la guía, la comparto y le agradezco una vez más su comparecencia y lo que nos ha dicho, señor Fernández Chillón.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor Fernández Chillón, mi grupo parlamentario le da la bienvenida a esta Comisión; estamos encantados de tenerle hoy aquí, y le informo que este grupo parlamentario había solicitado también su comparecencia, como aparece en el orden del día. Estábamos deseosos de escuchar cuáles eran sus aportaciones en la materia, que conocíamos, como conocía también la guía, puesto que yo fui una de las personas que, como usted ha indicado, recibieron en ese envío que ustedes realizaron. Es una guía interesante que, al igual que el señor Souvirón, leí y usé porque era un estudio complejo y riguroso; un estudio que mostraba una parte importante del problema, pero desgraciadamente solo una parte del problema.

Quería decirle que en seguridad vial no valen las iniciativas aisladas, sino que hay que marcarse objetivos posibles, hay que implicar sobre todo a la sociedad civil. Nos decía usted que podía ser conveniente que fuera obligatorio a nivel legal para las empresas incorporarlo en los planes de prevención de riesgos laborales de esas empresas. Yo no estoy tan seguro de ello. Quizá me incline más por la voluntariedad, por implicarlos, por convencerlos a través de iniciativas a su favor, iniciativas que les puedan implicar, pero no imponerlo.

Los diversos expertos que han comparecido durante estos días en esta Comisión de Seguridad Vial para hablar sobre esta materia nos indicaban lo tremendamente complejo, y quizá las consecuencias un tanto negativas que podría tener esta imposición. La propia CEOE, representante de la Confederación Estatal de Organizaciones Empresariales que acudió a nuestra convocatoria así nos lo indicó, que era difícil que pudieran llevarlo a término si era impuesto de forma obligatoria. Yo creo que es mejor convencer de lo bueno que es para todos, de lo bueno que es para los trabajadores, de lo bueno que es para las propias empresas, e incentivar, eso sí, su aplicación, su puesta en marcha. ¿Cree usted que puede ser un buen incentivo lo que nos

señalaba la directora nacional de Seguridad e Higiene, que ha comparecido previamente a usted, el hecho de que pudieran tener una bonificación en la cuota de la Seguridad Social aquellas empresas que aplicaran estos planes? Yo creo que sí. Este puede ser un incentivo importante que el empresario considere positivo y le ayude en esta labor que le decía de convencer, porque me da miedo que intentemos obligar para que luego no se acabe cumpliendo. Si los empresarios y los trabajadores son conscientes de su bondad y de que va a servir para reducir muertes, para reducir accidentes, para reducir al final costes laborales y costes también para la propia empresa, creo que eso será suficientemente importante.

Sí que es cierto que se ha hecho mucho en prevención de riesgos laborales desde el año 1995 con la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Yo también coincidí con la directora que ha comparecido previamente en que la norma existe y lo que es necesario es reglamentar lo que hace referencia a la seguridad vial en esa norma. No creo que sea necesario hacer una norma diferente porque esta está funcionando en lo que es la prevención de riesgos laborales; una norma que ha mostrado su eficacia y que puede ser también eficaz en la prevención de los accidentes ligados a la empresa y a la actividad empresarial.

Me parecen muy interesantes sus aportaciones, entre ellas la del certificado de empresas que tienen buenas políticas de seguridad vial. Yo creo que existen importantes empresas que tienen buenos planes de prevención de riesgos laborales, también en materia de seguridad vial. Por esta Comisión han comparecido algunas de ellas y hemos tenido ocasión de poderlas felicitar por su magnífico trabajo. Creo que ese debe ser el referente para mostrar al resto de empresas. Ese certificado que usted nos proponía, podría ser una forma de dejar claro cuál es la buena política. Veríamos con buenos ojos este tipo de acciones. Y también, por qué no, promover un premio anual dirigido a las buenas prácticas de las empresas. Evidentemente también apoyaríamos una gestión de este tipo. Y por supuesto, cómo no, señor presidente, nos unimos a esta propuesta al presidente de la Cámara para que incorpore en sede parlamentaria lo que aquí estamos defendiendo. Deberíamos ser los primeros que diéramos ejemplo. Espero y deseo que el presidente de la Cámara vea con buenos ojos esta propuesta —seguro que sí—, y en la medida en que las restricciones presupuestarias así lo permitan, e incluso la organización de esta Cámara, estaríamos contentísimos de que se aplicara.

Finalizaré haciendo mención a un tema que el representante del Grupo Parlamentario Popular ha sacado, y usted mismo también introdujo en su intervención inicial, que es el del canje de los permisos de conducir. Sobre este tema, un punto de vista personal y dos cuestiones.

Yo también coincidí en que no es el mejor método para que nuevos ciudadanos dispongan de este permiso de conducir, muy importante para ellos porque eso ayuda

a su integración. Si no se les facilitara, difícilmente sería posible esta integración laboral, personal, etcétera, pero con dos cuestiones previas. Primero, señor Souvirón, fueron ustedes los primeros en realizar canjes de este tipo. Evidentemente no es una excusa, porque posteriormente se han ido realizando canjes en función de esos primeros que ustedes concedieron, ya que, como usted sabrá, en las relaciones exteriores no se puede hacer diferencias entre unos países y otros si todos tienen parecidos sistemas de conducir, parecidos sistemas de reconocimiento de esos sistemas de conducir. La segunda cuestión que quería mencionar, y que también ha mencionado la directora del Servicio Nacional de Seguridad e Higiene, es que no es precisamente entre los extranjeros donde se señalan o se muestran las tasas más importantes de siniestralidad o de mortalidad. Ella nos hacía ver que lo que dicen las estadísticas es que las tasas se dan mucho más elevadas en los españoles que en los extranjeros. Evidentemente es un problema que hay que tener en cuenta. Coincidí con usted en que es un problema a tener en cuenta, a controlar y a mejorar, pero hemos de tener también presente la labor social importante que tiene esta medida.

Concluyo mi intervención dándole las gracias, agradeciéndole las grandes aportaciones que desde el comisionado realizan ustedes en pro de la seguridad vial. Sabe que siempre ha tenido a este grupo a su lado para escucharle cuando así lo han considerado pertinente, y seguiremos estando a su disposición para todos aquellos temas que consideren oportunos. Tomamos cumplida nota de sus recomendaciones y esperamos que en un futuro, en este dictamen que ha de salir de las reflexiones de esta Comisión, alguna de ellas pueda tener cabida.

El señor **PRESIDENTE**: Le pido disculpas, porque efectivamente ustedes también habían solicitado esta comparecencia y lo que se ha procedido es a la acumulación de las mismas y a la intervención por el turno de menor a mayor.

Señor Fernández Chillón, para las consideraciones que estime pertinentes.

El señor **PRESIDENTE DE CEA** (Fernández Chillón): En primer lugar, quiero reiterar una vez más que CEA, y yo en particular, estamos a disposición de todos los grupos parlamentarios que requieran nuestra colaboración. Será un placer. Lo hemos hecho en el pasado, lo hacemos en el presente y lo seguiremos haciendo encantados en el futuro. Quiero agradecer también la invitación a estar aquí hoy, que siempre es una satisfacción personal.

Había una pregunta concreta del señor Corcuera. Me decía si me parecía bien como incentivo que las empresas estableciesen unos planes voluntarios de prevención de accidentes de tráfico dentro de sus planes de prevención de riesgos laborales. Por supuesto, la bonificación en las cuotas de la Seguridad Social, entiendo que sería un incentivo interesantísimo para cualquier empresa, pero

también hay que tener en cuenta —y se decía antes—, la realidad de los autónomos en muchos casos. Me parece interesantísimo, una idea brillante, pero también entiendo que debería buscarse otro tipo de incentivos, no solo por ese campo. Este, por supuesto, interesantísimo. En la situación actual, para cualquier empresa, seguro que es un regalo para los oídos que atenderemos encantados. Y además esperemos que llegue más pronto, que tarde. Lo que pasa es que hablamos de la actual Ley de Prevención de Riesgos Laborales del año 1995, y nosotros en CEA, al estudiar el problema de las cifras que se nos dan, nos hace entender que el modelo no funciona. El modelo no funciona, la ley no funciona, el marco normativo no funciona en lo relacionado con los accidentes de tráfico, porque ahí están las cifras que hemos podido ver con extremo detalle de la anterior compareciente.

Nosotros entendemos —acertada o equivocadamente— que ante grandes males, grandes remedios. Y el gran remedio probablemente sería modificar esa ley para hacer obligatorio —habría que ver y estudiar muy bien en qué casos— implementar esos planes de prevención de riesgos laborales en materia de seguridad vial en las empresas. Porque si lo hacemos de manera voluntaria —yo decía en mi intervención que ya hay empresas que tienen interesantísimos planes de prevención de riesgos laborales relacionados con los accidentes de tráfico—, casi todas son empresas grandes, y la realidad actual es qué porcentaje supone el tejido empresarial que en España ya ha establecido estos planes sobre el total de las empresas. El porcentaje es insignificante, absolutamente insignificante, yo diría que casi ridículo. Yo comenté esta guía de responsabilidad social empresarial y seguridad vial con el director general de Tráfico y le encantó la idea. Creo que estamos en un momento dulce y la sociedad es receptiva a cualquier cosa. Quizá lo más difícil es cómo se harían esas certificaciones de calidad; tendría que ser alguna empresa o auditoría externa, pero pueden ser las mismas que están haciendo las auditorías y certificaciones de calidad. Yo pienso que es el momento ideal para dar ese paso adelante y verdaderamente lograr que las empresas a todos esos niveles, no solo en la relación que tienen y desde la perspectiva de los recursos humanos, sino en esa relación integral sistemática, den un paso adelante y aborden el tema de la seguridad vial como algo absolutamente necesario y parte de su actividad, que no está en contradicción con la generación de recursos, sino que probablemente las empresas que entren en esto lo que harán será ahorrar dinero.

Y decía también que tienen que ser las administraciones públicas, tiene que ser el Congreso quien dé ese paso adelante e impulse este tipo de medidas, porque desde la iniciativa privada seguirá habiendo acciones puntuales que seguramente no durarán en el tiempo, serán pequeñas guerras de guerrillas, pero creo que ha llegado el momento de hacerlo de manera firme y decidida.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández Chillón, tomamos nota en cuanto a lo que nos

concierna en relación con sus invocaciones y se las trasladaremos con mucho gusto al presidente de la Cámara.

Es un uso un tanto heterodoxo, pero en esta Comisión, que es heterodoxa para casi todas las cuestiones, si los portavoces lo estiman conveniente, se puede conceder un último turno para matizaciones o preguntas complementarias, si alguno de los dos solicitantes lo estima pertinente.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Lo de la convalidación del carné por puntos, a mí me parece que no es un tema de menor importancia. Sí, lo he dicho ya, fue un error, lo haga quien lo haga; me parece un error. Si nos lo planteamos desde el punto de vista de la seguridad vial, la convalidación de los permisos por puntos es un error. Integración, sin ninguna duda. A mí me parece que tendríamos que trabajar en ello, lo que pasa es que es competencia de las comunidades autónomas. Tendríamos que convencer a nuestros representantes en las comunidades autónomas de que a través de los servicios sociales hicieran algún tipo de iniciativa para que hubiera algún modelo de reciclaje que al mismo tiempo facilitara la integración entre todos los ciudadanos de terceros países, que concurrirían a un mismo lugar, que convivirían y que crearían lazos, además de mejorar su conducción. Yo creo que hay que ir por ahí. Y lo haga quien lo haga, creo que fue un error.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Sin ánimo ni mucho menos de entrar en el debate, Señor Souvirón, estoy de acuerdo, en que efectivamente, no es la política más acertada; sin embargo, en su momento se abrió esa posibilidad. Yo creo que tiene algunos efectos positivos, como le decía, en temas de integración. Estoy de acuerdo con usted en que también habría otros sistemas complementarios, si quiere, pero no los únicos, porque estará usted conmigo en que para un ciudadano extranjero de determinados países que tiene cierta disciplina viaria, con los cuales por convenios internacionales, porque en su momento se decidió abrir este melón y una vez abierto ahí está, para estas personas que llegan a un país con hábitos de conducir, mejores o peores, es necesario e imprescindible para su normal desenvolvimiento en ese país. Creo que esto se debería tener en cuenta, aunque no debe ser el único factor que lleve a decidir cuál tiene que ser el resultado, estoy de acuerdo con usted. Dicho esto, vuelvo a repetir, que no es el mejor sistema, pero una vez abierto, hay que buscarle el lado positivo, que también lo tiene.

Y respecto al compareciente, nuevamente agradecerle los comentarios que ha realizado. Vuelvo a discrepar con usted en la obligatoriedad. Yo creo que la obligatoriedad acabaría siendo un mal remedio. Y vuelvo a discrepar con usted en que la actual ley no pueda ser el marco para llegar a un buen resultado también en materia de seguridad vial. Si lo ha sido en prevención de riesgos labo-

rales, en los accidentes laborales, lo puede ser también en siniestralidad laboral. Ahora, para eso hay que implicarse; hay que implicar a las empresas, hay que desarrollarlo normativamente, hay que incentivar. Pero yo creo que el marco normativo existe y se puede utilizar porque ha sido eficaz para los accidentes laborales. Y, sinceramente se lo digo, puede ser eficaz también, si se hacen las reformas necesarias, para la seguridad vial en el marco de las empresas.

El señor **PRESIDENTE:** Dado el aspecto bilateral que tiene este debate, el señor Fernández Chillón ha optado por no intervenir.

Una comunicación antes de terminar. Estaba solicitada la comparecencia del Instituto San Telmo, y con una humildad franciscana han comentado que no tenían nada que aportar, o no se sentían en condiciones de aportar nada relevante a los comisionados y han declinado la invitación.

Muchas gracias, señor Fernández Chillón, por sus ilustres aportaciones.

Damos por concluida la sesión y pido que se queden un momento los portavoces y los miembros de la Mesa de la Cámara.

**Era la una y quince minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**