

## Reflexiones sobre los accidentes vehiculares durante la jornada laboral y de los aportes de la psicología.

*Reflections on motor vehicle accidents during the work day and the role of psychology.*

José Antonio Ramírez Soria.<sup>1</sup>

### Introducción

La inexistencia en las organizaciones de un sistema de vigilancia epidemiológico sobre accidentes de tránsito laborales, donde se analicen los diferentes factores de riesgos a los que están expuestos los trabajadores que conducen vehículos dentro de su jornada laboral y/o lo utilizan como un medio de transporte para trasladarse de su residencia al trabajo y viceversa, conlleva a una dificultad en obtener datos para determinar el valor explicativo de las variables psicosociales en la concreción de un accidente vehicular.

Existe un número considerable de conductas inapropiadas de conducción en nuestras autopistas y carreteras, entre éstas, las más significativas son: 12% de violaciones de exceso de velocidad, 2 % de ingesta de alcohol y 62% de imprudencia (Instituto Nacional de Tránsito Terrestre, 2015), las cuales probablemente puede ser inducido por factores internos y externos asociados con las actitudes, creencias, intenciones y propósito del conductor.

Al entrar en el análisis de los principales componentes que se encuentran implicados en la seguridad vial, los accidentes de tránsito, no son el resultado de una causa simple, sino más bien, el producto o conjunción de varios factores o elementos principales: vehículo, vía y factor humano. Sin embargo, es el factor humano sin duda reconocido como el más importante (Atombo, Chaozhong, Ming & Hui, 2016).

La mayoría de los estudios que han abordado esta problemática, lo han hecho en la industria del transporte u ocupaciones de transporte, sólo hay unos pocos estudios sobre accidentes de tráfico de conductores no

profesionales durante las horas de trabajo (Salminen & Lähdeniemi, 2002).

Las empresas y las autoridades nacionales, debido a la falta de conocimiento sobre la relación entre los accidentes de tránsito laborales y los factores, personales, actitudinales, motivacionales, organizacionales, las decisiones, emociones y en particular de los factores subyacentes que conllevan a una conducción de alto riesgo, podrían tener como consecuencia un vacío en las medidas preventivas en la seguridad vial y no se pueda comprender el importante papel que ha jugado y juega, la psicología en esta área.

### Accidentes vehiculares

La Organización Mundial para la Salud (OMS, 2015) en el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, refiere que los accidentes de tráfico constituyen la primera causa de muerte en el mundo entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años. Las intervenciones a este problema tan importantes es que el mismo año la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2015), en el informe sobre la situación de la seguridad vial en la región de las Américas, fijó entre las nuevas metas la reducción del 50% del número de muertes y traumatismos causados por accidentes de tráfico para el año 2020.

En el contexto Venezolano el Ministerio del Poder Popular para la Salud (2012), en los Fundamentos de las normas de los programas de salud, ubican dentro de los accidentes de todo tipo y hechos violentos, la primera causa de morbilidad y mortalidad de Venezuela. Dentro de los tipos de accidentes, los accidentes viales ocuparon el primer lugar con una tasa de 22,25 defunciones

<sup>1</sup>Psicólogo. Estudiante del Doctorado de Psicología, Universidad Católica Andrés Bello (UCAB). psicojars@gmail.com

por cada 100.000 mil habitantes, siendo superado por enfermedades del corazón y cáncer.

Como sector importante se encuentra la población trabajadora, que durante la jornada laboral en el cumplimiento del trabajo conduce vehículos, tanto dentro de la empresa como realizando el trabajo fuera de ella (en misión) o bien al dirigirse al trabajo desde su casa o al regresar a ella (in-itinere), siempre que intervenga un vehículo en circulación están expuestos a las carreteras y como consecuencia a los accidentes vehiculares constituyendo un riesgo para la salud

Para el periodo Enero – Agosto, 2015 en Venezuela, el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (2015) ubica la tasa nacional de mortalidad por accidentes de tránsito en 5,25 por cada 100.000 habitantes y. al igual que en otros países los accidentes de tránsito son considerados un problema de salud pública relacionado con aspectos sociales, económicos, psicológicos y morales (Pérez, 2010; Tortosa & Montoro, 2002).

De igual manera, el Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laboral (INPSASEL) en el año 2014 contabiliza 52.458 accidentes laborales, de los cuales el 13% corresponden a vehiculares de tipo terrestre, ocupando el primer lugar en accidentes labores según el agente material causante de la lesión.

En la legislación Venezolana los empleadores tienen la responsabilidad de garantizar que la seguridad del tráfico de los empleados sea óptima. Al respecto, La Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT) (2005), en su artículo 69, define al accidente de trabajo como:

Todo suceso que produzca en el trabajador o trabajadora una lesión funcional o corporal, permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte, resultado de una acción que pueda ser determinada o sobrevenida en el *curso del trabajo* [cursivas]

*añadidas], por el hecho del trabajo [cursivas añadidas] o con ocasión del trabajo [cursivas añadidas].*

Igualmente el artículo expresa cuatro formas de accidentes de trabajo, de los cuales solo dos de ellos son pertinentes para esta investigación:

1. Los accidentes que sufra el trabajador o la trabajadora en el trayecto hacia y desde su trabajo, siempre que ocurra durante el recorrido habitual, salvo que haya sido necesario realizar otro recorrido por motivos que no le sean imputables al trabajador o la trabajadora, y exista concordancia cronológica y topográfica en el recorrido.
2. Los accidentes que sufra el trabajador o la trabajadora con ocasión del desempeño de cargos electivos en organizaciones sindicales, así como los ocurridos al ir o volver del lugar donde se ejerciten funciones propias de dichos cargos, siempre que concurren los requisitos de concordancia cronológica y topográfica exigidos en el numeral anterior.

De lo anterior se infiere que el empleador es el responsable de tomar las medidas que garanticen la seguridad y el bienestar, asimismo lo establece el INPSASEL en el artículo 56:

Son deberes de los empleadores y empleadoras, adoptar las medidas necesarias para garantizar a los trabajadores y trabajadoras condiciones de salud, higiene, seguridad y bienestar en el trabajo, así como programas de recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social e infraestructura para su desarrollo en los términos previstos en la presente ley y

en los tratados internacionales suscritos por la república, en las disposiciones legales y reglamentarias que se establecieren, así como en los contratos individuales de trabajo y en las convenciones colectivas.

### **La conducción vehicular**

La conducción es una conducta que implica actividades complejas, donde se realizan de manera constante ajustes y maniobras, para alcanzar sus objetivos y también para evitar situaciones potencialmente peligrosas.

El motivo básico de un conductor es alcanzar su destino de forma segura, sin embargo, pueden superponerse otros ajenos a la situación de tráfico que le empujen a una conducta más arriesgada (Tortosa, Mayor, Montoro & Carbonell, 1995).

Entre estos motivos resalta el hecho de emplear el menor tiempo posible en llegar al destino, que influido por el papel de las emociones generadas por diferentes acontecimientos no inherentes al tráfico, pueden desencadenar conductas de alto riesgo durante la conducción vehicular. Por ejemplo, en un estudio realizado por Krivda (2013) sobre las situaciones de conflicto en el tráfico identifico que muchas veces algunos conductores con su comportamiento de conducción perjudicaban a otros usuarios para alcanzar sus objetivos.

Desde una perspectiva histórica de la motorización (aumento del parque vehicular) la Psicología y los psicólogos participaron activamente en las propuestas de solución al problema de los accidentes de tráfico. Debido al surgimiento, evolución y consolidación de la Psicología del tráfico y de la seguridad vial, en su dilatada evolución ha existido notables cambios, en las variables psicológicas consideradas y los instrumentos utilizados para evaluarlas, en el

desarrollo tecnológico de la instrumentación y los modelos explicativos de la conducción vehicular.

Los diferentes modelos explicativos sobre el comportamiento de la conducción vehicular han tenido diferentes fases (muy relacionado con la evolución de la psicología), en la que el papel otorgado al conductor ha ido cambiando. (Tortosa et al. 1995; Tortosa, Barjonet, Civera & Montoro, 2003).

En la psicología del tráfico pueden distinguirse dos grandes categorías: los modelos de habilidades, mecanicistas o causales y los modelos propositivos, cognitivo- emocionales o de riesgo (Tortosa et al. 1995).

Básicamente las dos categorizaciones coinciden en la importancia que le otorgan al conductor de acuerdo a sus capacidades psicofísicas, factores personales, motivacionales y cognitivos. Los de habilidades son de carácter perceptivo y están basados en los umbrales, los cognitivo-motivacionales son fundamentalmente, decisionales.

Según Fuller (2005), la capacidad y aptitud del conductor es vulnerable a una serie de variables de factores humanos, estos incluyen factores de actitud, motivación, esfuerzo, fatiga, somnolencia, tiempo del día, drogas, distracción, emoción y estrés. Cualquiera de éstos puede disminuir la competencia del conductor para producir un nivel algo más bajo de capacidad. Se ha pasado de un enfoque básicamente psicotécnico, a concepciones que consideran de una manera más global al conductor y en la que ha habido que ir asumiendo progresivamente los nuevos marcos teóricos generales imperantes en la explicación del comportamiento del conductor.

Sin dejar de ser parcialmente válido, el modelo de habilidades ciertamente no tiene en consideración los aspectos motivacionales, actitudinales y/o cognitivos, como por ejemplo la

importancia subjetiva que el conductor confiera al peligro, a una determinada señalización, a una decisión errónea en tal circunstancia, En relación con las variables, es necesario en el futuro, en primer lugar, mantener y ampliar los

procedimientos de evaluación y análisis de las variables psicofísicas vigentes, pero también se hace imprescindible ir incluyendo en la evaluación de conductores, otras variables consolidadas en las investigaciones sobre prevención de accidentes.

## Referencias Bibliográficas

- Atombo, C., Wu, C., Zhong, M., & Zhang, H. (2016). Investigating the motivational factors influencing drivers intentions to unsafe driving behaviours: Speeding and overtaking violations. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 43, 104-121. doi.org/ 10.1016/j.trf.2016.09.029
- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 461-472. doi.org/ 10.1016/j.aap.2004.11.003
- Krivda, V. (2013) Analysis of Conflict Situations in Road Traffic on Roundabouts Promet. *Traffic & Transportation*, 25(3), 295-303. Recuperado de: <http://hrcak.srce.hr/111554>
- Organización Mundial de la Salud (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Ginebra: Autor. Recuperado de [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/)
- Organización Panamericana para la Salud (2015). *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la región de las Américas*. Washington, D.C., Estados Unidos: Autor
- Pérez, Alexis. G. (2010). *Algunas consideraciones sobre la problemática de los accidentes de tránsito en Venezuela*. (1era ed.). Caracas: FEDUPEL
- Salminen, S., & Lähdeniemi, E. (2002). Risk factors in work-related traffic. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 5(1), 77-86. doi.org/10.1016/S1369-8478 (02)00007-4
- Venezuela. Instituto Nacional de Tránsito Terrestre. (2015). Boletín Estadístico de Productos y Servicios INTT y Siniestros de Tránsito. Recuperado de: <http://www.intt.gob.ve/intt/wp-content/uploads/2015/11/Bolet%C3%ADn-estadistico-INTT-Enero-Agosto-2015.pdf>
- Venezuela. Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo. (2005, 26 de julio), Gaceta Oficial 38.236, Julio 26, 2005
- Venezuela. Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laboral. (2014). Accidentes laborales formalizados ante INPSASEL según agente material. Recuperado de: [http://www.inpsasel.gob.ve/epidemiologia/images/gra\\_2014/08\\_Agente\\_Material\\_2014.pdf](http://www.inpsasel.gob.ve/epidemiologia/images/gra_2014/08_Agente_Material_2014.pdf)
- Venezuela. Ministerio del Poder Popular para la Salud (2012). *Fundamentos de las normas de los programas de salud*. Caracas: Autor.
- Torosa, F., Barjonet, P., Civera, C. & Montoro, L. (2003). Una historia de la psicología del tráfico y el transporte en Europa. *Anuario*

*de Psicología*, 34(3),401-416. Recuperado de:<http://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/viewFile/6174/48/88533>

*aplicación de la psicología de la motivación* (pp.145-191). Bilbao: Desclee de Brouwer, S.A. (edición ampliada).

Tortosa, F., Mayor, L., Montoro, L. & Carbonell, E. (1995), Motivación y seguridad vial. En L. Mayor & F. Tortosa, *Ámbitos de*

Tortosa, F. & Montoro, L. (2002). La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas. *Psicothema*, 14 (4), 714-725.

|                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|
| Fecha de recepción: 25 de mayo de 2017<br>Fecha de aceptación: 25 de junio de 2017 |
|------------------------------------------------------------------------------------|