

Accidentes in itinere

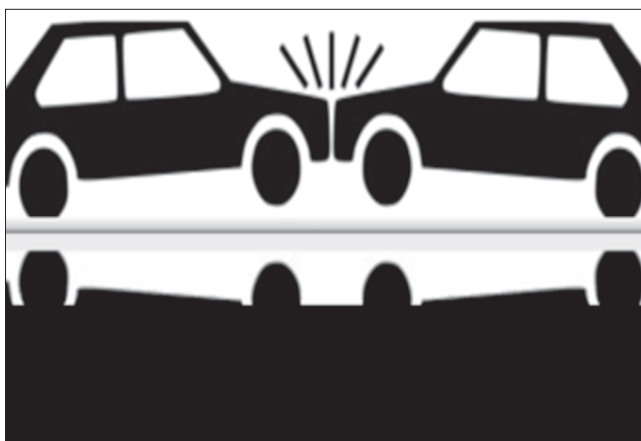
Las autoridades políticas no terminan de analizar más exhaustivamente la implicación laboral de los accidentes de tráfico. Tienden a culpabilizar al individuo, relacionando los accidentes con la velocidad, el consumo de alcohol, los móviles, los jóvenes y el fin de semana, resultando unos argumentos que ocultan otra realidad.

Pretendemos en este número de la Hoja de Salud Laboral, dar una visión sindical y preventiva de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, haciendo un breve análisis de algunos puntos clave como son los datos de la situación, las posiciones de distintas partes implicadas, las causas más próximas y remotas de la situación que describimos, las acuaciones que se están poniendo en marcha y las que haría falta poner.

La posición de las distintas partes implicadas

Los accidentes de trabajo, como los de tráfico, preocupan a la opinión pública, tanto por su coste social, el sufrimiento de las personas, como por sus consecuencias económicas, ambas socialmente inaceptables. Sin embargo, las autoridades políticas no terminan de analizar más exhaustivamente la implicación laboral de los accidentes de tráfico. Tienden a culpabilizar al individuo, relacionando los accidentes con la velocidad, el consumo de alcohol, los móviles, los jóvenes y el fin de semana, resultando unos argumentos que ocultan otra realidad.

Según datos oficiales, el 67% de los accidentes de tráfico se dieron de lunes a viernes y el 33% durante el fin de semana.



¿Qué ocurre si alguien tiene un accidente "in itinere" causado por una imprudencia (saltarse un semáforo en rojo, conducir bajo los efectos del alcohol, etc)?

Si el accidente se produce por imprudencia del trabajador, se considera roto el nexo causal y deja de tener la consideración de accidente de trabajo.

¿Y si el accidente se produce cuando el trabajador realiza un desplazamiento para una gestión personal?

Si la interrupción del trayecto se debe a un asunto personal (como puede ser acudir a consulta médica) se rompe el nexo causal entre el trabajo y el domicilio del trabajador. En este caso, dejaría de ser considerado como accidente "in itinere". Si la interrupción se debe a un encargo de un jefe, se considera accidente "en misión".

El transporte por carretera es uno de los sectores con mayor número de accidentes laborales mortales, pero también en el que menos se registran. En el caso de los autónomos, como no tenían protección social por accidente de trabajo, no había partes de accidentes y no se registraban.

Las empresas en la mayor parte de los casos siguen pensando que esto no va con ellas, que no hay nada que hacer porque estos accidentes no tienen relación con las condiciones de trabajo y ocurren fuera del ámbito del control de la empresa y por lo tanto no tienen competencia preventiva.

Sin embargo, pueden hacer mucha prevención, por ejemplo para evitar accidentes en misión mediante una organización más adecuada del trabajo, influyendo en la disminución de la fatiga, en el ritmo de trabajo, el tipo de vehículo, etc.

Los servicios de prevención deben tener en cuenta estos riesgos en las evaluaciones y en las propuestas de mejora y no seguir argumentando que no tienen relación con las condiciones de trabajo de la empresa.

Causas de los accidentes

Los cambios estructurales del urbanismo y la economía en nuestra sociedad establecen una relación entre el transporte y el crecimiento económico.

Por un lado, hay un desplazamiento de población hacia el exterior de las ciudades por el menor coste del suelo y le aleja de sus puestos de trabajo, pero también las industrias se desplazan a polígonos industriales de la periferia, que suelen tener deficientes comunicaciones, provocando un aumento de la movilidad y el uso del coche propio, con una mayor probabilidad de accidentes.

En general, el mayor número de accidentes, está provocado por las distracciones (20%) y un 10%, por velocidad inadecuada (que no por exceso de velocidad), lo que está relacionado con la fatiga y el cansancio por un lado y el estado de la vía por otro (diseño, mantenimiento, meteorología...). La superación de velocidad y saltarse el stop está presente en el 2 y 3% de accidentes, respectivamente.

Aunque no hay estadísticas fiables, se estima que entre el 20-30% de accidentes con víctimas, está causado por la somnolencia y trastornos del sueño.

Las causas más inmediatas de los accidentes, se sitúan en varios aspectos fundamentales: los vehículos y su estado de mantenimiento, la carretera, según su estado de mantenimiento, la señalización, meteorología adversa..., y el comportamiento humano o el estado de las personas, como las condiciones psicofísicas, fatiga, ingesta de alcohol u otras sustancias y medicamentos, estado de ansiedad...

Desde la empresa, la ausencia de prevención en este ámbito junto con los excesos de jornadas, el abuso de horas extras, las sobrecargas de trabajo, el trabajo nocturno y los fuertes ritmos de trabajo, entre otras cosas, favorecen la aparición del cansancio y la fatiga con las consiguientes distracciones y faltas de atención.

La precariedad en la contratación también tiene sus con-

secuencias en los accidentes de tráfico. La precariedad comienza en el transporte y determina en muchos casos largos desplazamientos de trabajadores en furgonetas que evitan el control del tráfico con más facilidad que los autocares, generalmente con exceso de ocupantes y por carreteras secundarias. Este tipo de transporte se da con más frecuencia en la construcción y el sector agroalimentario.

Los trabajadores con contrato temporal tienen el doble de accidentes laborales de tráfico que los que tienen contrato indefinido y los trabajadores extranjeros notifican menos accidentes que los españoles, según un estudio del INSHT, realizado a instancias del Ministerio de Trabajo.

La prevención de los accidentes laborales viales

La prevención de este tipo de accidentes pasa por distintos niveles de medidas. Comenzando por una mayor investigación de este tipo de accidentes por parte del Ministerio de Trabajo e Inmigración y la DGT, junto con representantes

de los sindicatos, para implementar políticas formativas y preventivas, así como establecer planes de movilidad de los trabajadores.

Hay que desarrollar unas políticas públicas con los agentes sociales para una mejor distribución de las industrias, polígonos industriales y viviendas y cuidar el estado de las carreteras, atendiendo a su diseño y mantenimiento, así como a una señalización más precisa y segura.

Las empresas y los servicios de prevención deben asumir la prevención de estos accidentes, para ello deberían incorporar planes de formación de seguridad en la conducción, introducir en la vigilancia de la salud aspectos como los trastornos del sueño en los conductores profesionales, investigar los accidentes e introducir cambios en la organización del trabajo (horarios, turnos, ritmos de trabajo...), asumir el transporte colectivo en la empresa y participar en planes de movilidad, entre otras muchas medidas posibles.



**Asesoramiento
on-line en
salud laboral**

Mutuas

Riesgos psicosociales
Riesgos químicos
Otras consultas

www.castillalamancha.ccoo.es

CON LA FINANCIACIÓN DE



Para más información:
castillalamancha.ccoo.es



También puedes ponerte en contacto con el Gabinete de Salud Laboral de CC.OO de Castilla-La Mancha. 925289753. Plaza Horno de la Magdalena, 1. Toledo