

LOS ACCIDENTES DE TRABAJO IN

ITÍNERE:

ESTRATEGIAS PÚBLICAS,

EMPRESARIALES

Y SINDICALES DE INTERVENCIÓN.

SERVICIO TÉCNICO DE ASISTENCIA PREVENTIVA
U.G.T. – Castilla y León.

Desde hace mucho tiempo se viene polemizando en torno a los accidente de trabajo “in itinere”, es decir aquellos que se producen en los trayectos de casa al trabajo o viceversa, y que a simple vista poca o ninguna relación guardan con el trabajo.

Algunos sectores, con el ánimo de intentar desligarlos de la responsabilidad empresarial argumentan todo tipo de consideraciones que mantienen viva una discusión inútil e improductiva que no repara en un análisis causal de los accidentes, sino con afán meramente finalista, cuyo colofón es que las autoridades no los computen a efectos estadísticos.

Nos dicen que la responsabilidad en los accidentes de trabajo in itinere no puede ser imputada al empresario puesto que se trata de una aspecto que cae fuera de su control (tanto físico como temporal), con vehículos que no son de su propiedad y en carreteras en las que no pueden actuar; se habla de que la responsabilidad es de las administraciones por el mal estado de las carreteras y por la deficiente señalización de las mismas; nos cuentan que España es el único país de la UE donde se consideran los accidentes in itinere como laborales y que en consecuencia no podemos comparar las estadísticas de siniestralidad con las de nuestros vecinos, como si nuestra meta fuera esa. Y todo esto para acabar instalados en un inmovilismo que nos impide atajar el problema.

Lo que resulta incontestable es que, cada vez más, los accidentes in itinere representan un elevadísimo porcentaje de muertes y lesionados graves en nuestro país, que es preciso detener, y que las empresas deben plantearse que lo que afecta a sus trabajadores fuera de su ámbito estricto del centro de trabajo también debe ser tomado en cuenta.

La carretera se ha convertido en una peligrosa herramienta de trabajo, un riesgo al que todos estamos expuestos en algún momento de nuestra vida. Riesgo que ha sido cuantificado. Así los conductores profesionales (de autobús, camión, taxi ...) están expuestos prácticamente el 100% de su jornada laboral. Empleados como comerciales, instaladores, técnicos, repartidores, etc., - que recorren entre 30.000 y 50.000 Km al año- pasan entre un 30% y un 60% de su jornada habitual al volante¹. Al referirnos la accidente de trabajo in itinere, podemos decir que el número de empleados en situación de riesgo se generaliza.

Esta afirmación ha sido corroborada por la Dirección general de Tráfico, quienes confirman que el principal motivo de desplazamiento de los lesionados en accidente de tráfico es el laboral, siendo esta la primera causa de desplazamiento por debajo de los 55 años, sobre todo para las personas que tienen entre 26 y 44 años, sin diferencias significativas entre hombres y mujeres.

¹ Estos trabajadores, si sufren un accidente durante el desarrollo de su trabajo, no tiene la consideración de “in itinere”, sino que se trata de un accidente de trabajo “in misión” es decir, los que se registran durante la realización del trabajo, bien con vehículos de propiedad de la empresa o del propio trabajador. Este tipo de accidentes no serán objeto de análisis en este artículo, si bien algunas de las causas y soluciones que aportamos pueden responder y ser aplicadas a éstos.

Como en cualquier análisis de riesgo laboral, debemos comenzar por identificar y determinar los factores o las causas que hacen que se presente el riesgo, y así poder dirigir nuestras actuaciones hacia su eliminación, o por lo menos control, trazando estrategias de intervención eficaces.

Así, entre las causas que favorecen la ocurrencia de los accidentes de trabajo in itinere se encuentran:

La **concentración de la población en torno a las grandes ciudades**. El actual modelo territorial de crecimiento de las ciudades se puede considerar como el factor más importante del aumento del tiempo en los desplazamientos al lugar de trabajo. Estamos frente a un modelo caracterizado por el crecimiento incontrolado de las grandes ciudades, la segregación de las zonas residenciales, la creación de polígonos industriales alejados de los cascos urbanos, distanciándose en definitiva, la vivienda del centro de trabajo.

En efecto, el caótico desarrollo urbanístico de algunas ciudades, en ocasiones más pensado para sufrirlas que para habitarlas, ocasiona terribles problemas de tráfico que alejan aún más los domicilios de los puestos de trabajo: insuficientes accesos a los polígonos industriales, intransitables calzadas de acceso a los centros de las ciudades (donde no podemos olvidar que se concentran la mayor parte de la actividad económica del sector servicios), colapsos en las principales vías de entrada a los núcleos urbanos, etc.

Por otro lado, el elevadísimo precio de las viviendas hace que la gente resida en zonas residenciales periféricas, cuyo único nexo de unión con la civilización es el vehículo particular.

Como consecuencia de lo anterior, los trabajadores pasan cada vez más tiempo en el interior de los vehículos, lo que conlleva un aumento del nerviosismo y estrés que afecta directamente a su seguridad. Las prisas por llegar a tiempo al puesto de trabajo, la fatiga propia de la actividad laboral incrementada por el cansancio que genera una conducción atenta, la tensión de los atascos, las condiciones climatológicas adversas, etc, son aderezos que potencian la excitación frenética que sufren algunos conductores. Todos estos ingredientes conforman un cóctel, que puede convertirse en mortal.

El **modelo de transporte** basado en el vehículo privado frente al transporte público, que en principio, aparecía como ventajoso para los usuarios, ha llegado a constituirse un lastre. El transporte público no satisface las necesidades de los usuarios, ya sea por las excesivas frecuencias, por los larguísimos trayectos o por las distancias de las paradas, lo cierto es que son muy pocos los trabajadores que utilizan este tipo de transporte para sus desplazamientos.

La constante privatización a la que ha sido sometido el transporte público urbano de numerosas ciudades de nuestro país, ha supuesto que pierdan el carácter de servicio público. Las compañías de transporte, que operan en líneas que están privatizadas

persiguen una mayor rentabilidad y beneficios económicos, objetivos que, aunque legítimos, habitualmente no coinciden con el interés y servicio públicos, cuya finalidad es alcanzar la máxima rentabilidad social. Estas compañías operan bajo el principio de eficiencia económica, es decir economizando al máximo posible los medios, lo que implica la supresión de líneas o trayectos que generan déficits en sus balances, aumento en el precio del billete, ahorro en medios técnicos y humanos, etc., en definitiva, deterioro del servicio prestado a la sociedad.

El más transporte sobre raíles (metro, tren de cercanías) mucho más rápido y eficiente en muchos casos no ha sido previsto para las pequeñas ciudades, e incluso las de tamaño medio, a pesar del enorme desarrollo urbanístico de alguna de ellas, o bien no ha sido dotado de las inversiones suficientes acordes con el crecimiento de la población y, desde luego, sin comparación con lo que se invierte en transporte privado.

Por su parte, el **modelo empresarial** suele ser ajeno a los problemas humanos y medioambientales, erigiendo los centros de trabajo bajo el prisma de la reducción de costes o el aumento de las ventas. En unos casos, las empresas se ubican en polígonos industriales alejados de los núcleos urbanos y sin medios públicos de locomoción. Pero, en otros casos, se detectan enormes concentraciones en edificios corporativos, alejados del transporte, a las que precede el cierre de centros en otros lugares de la ciudad o, incluso, en otras provincias, multiplicándose la distancia de la vivienda al centro de trabajo.

Conocidas las causas que generan los desplazamiento masivos de trabajadores, podemos inferir las consecuencias (algunas de ellas ya han sido apuntadas), de entre las que destacamos:

- Aumento del tiempo efectivo de trabajo. A la jornada habitual del trabajador o trabajadora (normalmente de 8 horas), hemos de sumar el tiempo del desplazamiento (en algunos casos hasta 2 horas) , que en términos generales no puede deducirse que suponga un estado satisfactorio.
- Parejo a lo anterior, se produce una menor disponibilidad del tiempo personal para el ocio, la formación, las relaciones personales, etc., lo que va en detrimento de la calidad del vida de los trabajadores.
- Menores ingresos debido a los costes del desplazamiento.
- Perjuicios para la salud y seguridad del trabajador. Aumento del riesgo de sufrir un accidente de trabajo-tráfico (mortales o incapacitantes), estrés, alteraciones nerviosas, dependencia de sustancias psicotrópicas, en definitiva, alteraciones sobre el bienestar (entendido como el equilibrio físico, mental y social) del trabajador.
- Al enorme daño y sufrimiento humano para las víctimas y familiares, que ninguna compensación económica puede reparar, hay que añadir el coste económico para la sociedad. Los accidentes de trabajo in itinere representan el 60% de las lesiones en cervicales, extremidades superiores e inferiores del total de accidentes de tráfico. Esto supone un fuerte incremento del gasto sanitario y farmacológico (muchas veces a cargo del sistema público de salud), así como

incremento del gasto en pensiones cuando estas lesiones causan una incapacidad permanente al trabajador.

- Perjuicios medioambientales. El excesivo tráfico generado por los vehículos privados provoca el aumento del ruido ambiental y contaminación de las ciudades.

Este desolador panorama requiere medidas urgentes que pasan necesariamente por la prevención de los accidentes, como factor fundamental de erradicación. Puesto que no es posible modificar las circunstancias de ubicación de los centros de trabajo (al menos de los ya existentes), habrá que actuar sobre el resto de factores que pueden reducir el riesgo de accidente, y que debe ser abordado tres frentes.

Desde los poderes públicos incidiendo sobre la planificación territorial coherente, política de viviendas acorde con la situación socioeconómica de los ciudadanos, infraestructuras adecuadas que permitan desplazamientos ágiles y seguros, impulso y mejora del transporte público como servicio a la sociedad (abaratamiento del precio del billete, establecimiento de bonos-transporte aun precio asequible, mejora de la frecuencias y diseño racional de las líneas o trayectos), etc.,

Desde la empresa, que no puede abstraerse de un problema que la afecta Las empresas deberán considerar, en un próximo futuro, a los accidentes “in-itinere” y los “in mision” como elementos constituyentes del diseño del puesto de trabajo y del sistema de gestión y, además, no han de sentirse ajenas a esta problemática ya que en gran medida, las propuestas deben ser coherentes con otras estrategias empresariales. Por ello, la empresa puede y debe adoptar medidas tales como:

- Flexibilidad horaria que permita retrasar la entrada al trabajo o anticipar la salida del mismo, acomodando el calendario a los horarios del transporte público.
- Crear comedores en aquellos centros donde haya jornada partida, de forma que suprimen dos desplazamientos a los trabajadores.
- Establecimiento de autobuses de empresa con rutas determinadas o autobuses lanzadera (con destino a estaciones de tren, metro, etc.,).
- Cursos de seguridad vial insertados en la formación de prevención de riesgos laborales que proporciona habitualmente a los trabajadores.
- Informar al trabajador cuando esté expuesto a sustancias en el trabajo que puedan interferir en su capacidad de conducción (colas, barnices, pesticidas, etc.,).
- Para los conductores profesionales, la empresa debe dispensarles una formación adecuada, cuestión que ya plantó la Comisión Europea en el libro blanco sobre “la política europea del transporte cara al 2010”, esta formación hoy por hoy no es obligatoria. Sin embargo la UE ha aprobado una Directiva que obliga a seguir una formación tanto inicial como continua, a los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros. Directiva que deberá estar reflejada en la legislación de los países miembros antes del 10 de septiembre de 2006, con prórrogas hasta 2008 y 2009 para casos específicos.

- Realización de campañas preventivas sobre el consumo de alcohol, drogas, medicamentos, fatiga, sueño o el estrés.
- Promover mediante campañas informativas entre los empleados el mantenimiento adecuado de los vehículos particulares, y el uso de los sistemas de seguridad.
- Mejorando las condiciones de trabajo que reduzcan la aparición de fatiga y tensión.

Desde la acción sindical, aunque el margen de actuación es más reducido, podemos desarrollar actuaciones que contribuyan a reducir en parte el excesivo tiempo que invertimos en los desplazamientos.

- ◆ Promover entre los trabajadores el uso del transporte público, y paralelamente reivindicar su mejora y socialización ante los poderes públicos.
- ◆ Negociar, a través del convenio colectivo, medidas tendentes a la creación de:
 - Flexibilidad horaria.
 - Comedores de empresa.
 - Transporte público a cargo de la empresa.
 - Formación en seguridad vial
- ◆ Implicar a las entidades locales y autonómicas en la construcción de aparcamientos disuasorios en zonas contiguas a estaciones de transporte público con destino a los grandes núcleos urbanos.
- ◆ Impulsar el uso del coche compartido.
- ◆ Velar porque las condiciones de trabajo no supongan un riesgo cuya repercusión en la conducción pueda ser negativa.