

Accidentes laborales in itinere y de tráfico durante la jornada laboral

Secretaría de Salud Laboral de CCOO del Barcelonés

PRESENTACIÓN

La transformación de los procesos productivos y de la organización del trabajo, el constante traslado de centros de trabajo hacia zonas industriales y de servicios, la expansión territorial del área de influencia de Barcelona, ha implicado, junto con otros factores, un gran aumento de la movilidad como consecuencia de la actividad laboral, tanto por la necesidad del traslado del domicilio al centro de trabajo como para el desarrollo de la propia actividad productiva.

Este hecho ha significado un aumento constante del número de accidentes de tráfico *in itinere* y durante la jornada laboral.

- ¿Estamos protegidos los trabajadores y trabajadoras ante este tipo de contingencias?
- ¿Es clara la definición de accidente de tráfico durante la jornada laboral como accidente de trabajo?

- ¿Se están desarrollando políticas activas para minimizar este problema?
- ¿Se está cumpliendo la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en esta materia?

La constatación del problema y un cierto número de preguntas sin respuesta aparente son lo que han motivado que Comisiones Obreras del Barcelonés, dentro del marco de las actividades y estudios financiados por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, decidiéramos dedicar nuestras Segundas Jornadas de Seguridad y Salud en el Trabajo a debatir sobre este tema.

El presente estudio pretende acercarnos a esta problemática, sus causas, consecuencias, el marco legal en que se desarrolla y apuntar un cierto número de propuestas que planteamos como posibles soluciones para reducir este tipo de siniestralidad laboral.

Todo ello contando con las aportaciones, que desde aquí agradecemos sinceramente, de

numerosos y distintos puntos de vista, conocimientos y experiencias.

Delegados de prevención, miembros de comités de empresa, responsables de salud laboral de distintas federaciones de CCOO, expertos y responsables de diferentes organismos y administraciones, a todos ellos gracias por su colaboración en este proyecto.

Esperamos que esta publicación se convierta en una herramienta útil para contribuir a una mayor sensibilización sobre este problema y para avanzar en la búsqueda de soluciones al mismo.

CONCLUSIONES

El objetivo del presente estudio es, por un lado, analizar los accidentes de tráfico relacionados con la actividad laboral (*in itinere* o durante la jornada laboral), en Barcelona y su área de influencia, y en consecuencia proponer aquellas medidas que, a nuestro entender, pueden ayudar a reducir dicha problemática que afecta directamente a la vida y salud de los trabajadores y trabajadoras.

Y por otro, evaluar los actuales medios de prevención, con la finalidad de adaptarlos a las necesidades del ámbito laboral.

Como ocurre en otros ámbitos, la Administración se contenta con realizar estadísticas descriptivas de dudosa fiabilidad, pero nadie se preocupa de desarrollar las herramientas indispensables para evitar el riesgo, evaluando la calidad de la intervención de los actores del sistema de seguridad vial.

El sistema de registro y notificación de los accidentes laborales adolece de múltiples carencias, derivadas de una falta de criterio sobre ¿quién?, ¿cuándo? y ¿cómo?, debe declararse un accidente laboral.

Por lo tanto, conocemos aproximadamente la dimensión del problema, pero desconocemos,

las causas y las consecuencias que se derivan, lo que nos hace muy difícil deducir las soluciones. Dichas carencias son más evidentes en lo que se refiere a los accidentes de circulación durante la jornada laboral, ya que, al no estar debidamente legislados están expuestos a multitud de interpretaciones, y continúa existiendo un importante número de este tipo de accidente que se camuflan como simples accidentes de tráfico, práctica que encuentra muchas facilidades por la falta de legislación existente.

“El sistema de información de accidentes laborales está pensado para cubrir compensaciones económicas, pero nadie ha pensado en las necesidades de información que faciliten el trabajo preventivo”.

La confusión estadística aumenta al no disponer de un procedimiento que articule qué información debe transmitir cada uno de los actores que interviene en un accidente de circulación en el ámbito laboral, y qué información necesitan para realizar un trabajo preventivo eficaz.

Teniendo en cuenta que el coste humano y económico de los accidentes de tráfico durante la jornada laboral (*in itinere* incluidos) es mucho mayor que, por ejemplo el producido por el conjunto de “operaciones salida y retorno” que las Administraciones organizan cada año en determinadas fechas. ¿Por qué no se actúa?

Si bien es cierto, que este tipo de contingencias es al mismo tiempo accidentes de tráfico y accidentes laborales, esto no ha de ser un obstáculo si existe la voluntad política para conocer el alcance de la problemática y poder articular las soluciones correspondientes.

Del conjunto del trabajo de investigación realizado, de las entrevistas con las diferentes administraciones y organismos, del intercambio de información con los distintos delegados de prevención y miembros de comités de

empresa relacionados anteriormente, podemos extraer las siguientes conclusiones:

REFLEXIONES Y FACTORES A TENER EN CUENTA

1. Aumento de desplazamientos por motivos laborales. La expulsión de los centros productivos y de distribución de los centros urbanos y especialmente de la ciudad de Barcelona, ha significado una multiplicación de los desplazamientos que se realizan a diario en nuestra área metropolitana.

El proceso de relocalización industrial, ha provocado importantes déficits de accesibilidad al puesto de trabajo, debido fundamentalmente a la falta de planificación e inversiones necesarias en la mejora de accesos o servicios en función de las nuevas necesidades.

Otros factores, como las jornadas laborales partidas o la inexistencia de determinados servicios en las zonas industriales, producen un efecto multiplicador en el número de desplazamientos.

El incremento de la movilidad ha significado un empeoramiento de la calidad de vida de muchos de estos trabajadores y trabajadoras, que invierten un mayor tiempo en acceder a su puesto de trabajo, muchas veces con un estrés añadido y, por otro lado, una merma en la calidad del medio ambiente que afecta al conjunto de la ciudadanía.

2. Necesaria potenciación del transporte público, así como otras formas de transporte colectivo, como medio de desplazamiento de los trabajadores y trabajadoras al puesto de trabajo.

3. Clarificación de la normativa y garantizar su cumplimiento. Se deben desarrollar las modificaciones necesarias en la

actual normativa, que garantice que los accidentes de tráfico sucedidos durante la jornada laboral, y sus posibles secuelas, tengan la consideración legal de accidente de trabajo.

En la misma dirección, se debería clarificar normativamente los accidentes *in itinere*, para acabar con las interpretaciones tendenciosas, tales como “idoneidad del trayecto” o “trayecto habitual”.

4. Sensibilizar y concienciar, sobre la gravedad de los accidentes *in itinere* y en jornada laboral, dirigida a todos los agentes sociales que intervienen en el ámbito de la movili-



Autor: Danning. Helsinki (Finlandia). 1935.

“¡Los dos son culpables! Conductor del camión: carga que sobresale demasiado; motociclista: adelantamiento en un camino muy estrecho sin tener en cuenta las condiciones de proximidad; ambos: adelantamiento sin reducir a tiempo la velocidad”.

Extraído del libro DANGER.

dad. Haciendo especial hincapié en aquellos colectivos especialmente afectados.

5. **Por una movilidad sostenible y segura**, se han de impulsar las medidas que garanticen un desarrollo sostenible de las necesidades de transporte de mercancías y pasajeros.
- Potenciación de la ecomovilidad
 - Pacificar el tráfico
 - El desarrollo urbanístico debe tener asociado un plan de movilidad sostenible y segura.

6. **Adecuación de la organización del trabajo.** Abordar como elementos de la organización del trabajo aquellos aspectos que provoquen la acumulación de cansancio, la excesiva prolongación de la jornada laboral, los desplazamientos largos, el estrés, el transporte y otros factores que pueden ser considerados como un riesgo añadido que puedan contribuir a un accidente de tráfico.

PRINCIPIOS GENERALES QUE DEBEN GUIAR NUESTRA ACTUACIÓN

1. **La movilidad como derecho de todos los ciudadanos.** La movilidad es el resultado de la capacidad y el deseo de las personas de desplazarse, y es la suma de desplazamientos que hace de forma individual y colectiva el conjunto de la población.
2. **La movilidad obligada es una necesidad productiva**, ya que recoge todos los desplazamientos que tienen como motivo principal desplazarse al centro de trabajo, así como, aquellos desplazamientos derivados de la actividad productiva (transporte de mercancías, traslados inter-centros, actividades profesionales que precisan de desplazamientos continuos durante la jornada laboral, etc.)

3. **Una adecuada gestión del riesgo**, ha de partir de una estrategia integral de prevención, que tenga como herramienta fundamental la evaluación de riesgos laborales.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

PROPUESTAS DIRIGIDAS A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Los accidentes *in itinere* y de tráfico durante la jornada laboral, son accidentes de circulación, y en este sentido, son las Administraciones correspondientes las que han de elaborar las políticas necesarias y aportar los instrumentos para su debida prevención, lo que sin duda, haría disminuir el riesgo de accidentalidad.

1. **Dotar a la inspección de trabajo** de los recursos necesarios para el desarrollo de sus funciones de vigilancia e inspección, así como, de los necesarios instrumentos legales para garantizar el cumplimiento de la normativa.
2. **Desarrollo de políticas activas**, no necesariamente a instancia de parte, tales como acciones selectiva en determinados sectores donde los datos de accidentes son suficientemente claros como para poder deducir problemas estructurales en la organización del trabajo.
3. **Verificación del cumplimiento de la LPRL** por parte de las empresas con la realización de los correspondientes planes de prevención.
4. **Realización**, por parte del Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya y con implicación, en la gestión y la finan-

ciación de la misma por parte de las MAT, **de una campaña de sensibilización** sobre los accidentes de tráfico *in itinere* y durante la jornada laboral, dirigida tanto a los trabajadores y a los empresarios.

5. **Clarificar la normativa**, y garantizar su cumplimiento. No se puede consentir que la seguridad social asuma bajas, que deberían ser consideradas accidentes laborales.

Mientras no cambie la situación de ocultación de estos accidentes laborales, y la factura la paguen el Servicio Público de Salud y la caja de la Seguridad Social, y no se sufran consecuencias penales o administrativas contundentes, continuará el desprecio por el cumplimiento de la LPRL y por las tareas de prevención.

En este sentido, sería importante calcular la merma económica que ello supone para los recursos sanitarios y de seguridad social, por lo cual proponemos que el INSS y el Servei Català de la Salut realicen un estudio sobre la factura que puede representar, en asistencia, rehabilitación y prestaciones económicas los accidentes no declarados como *in itinere*, ni en jornada laboral sino como accidentes ordinarios de tráfico.

Perseguir la ocultación de estas contingencias como accidentes de tráfico, penalizando la no-declaración de estos percances como accidentes de trabajo, dándole a esta acción el carácter de infracción legal y de alzamiento de bienes a la Seguridad Social.

6. **Elaboración de un plan estratégico**, para mejorar la accesibilidad a las zonas industriales y comerciales a través del transporte público. Exigir la incorporación de la red de cercanías de Renfe a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM).

Emplazar a la ATM para que elabore un Plan Estratégico que aborde la necesidad de transporte público en las zonas industriales y comerciales del área metropolitana de Barcelona, con la correspondiente revisión de trayectos, horarios, frecuencias, parque móvil disponible, nuevos recorridos radiales, servicios lanzadera, etc., así como la puesta en marcha de políticas activas que favorezcan un transporte sostenible.

7. Establecer los mecanismos e instrumentos necesarios, por parte de las distintas administraciones y organismos implicados (administraciones locales, Servei Català de Trànsit, cuerpos policiales, Servei Català de la Salut, INSS, MAT) para la creación de una base de datos sobre accidentes *in itinere* y durante la jornada laboral, que permita actuar sectorial y territorialmente.

8. **Políticas preventivas para una mejor seguridad vial**. Las distintas administraciones con responsabilidad en el control de tráfico, deben garantizar el cumplimiento de las normativas de tráfico (tacógrafos, descansos, jornada, etc...) tanto del personal contratado como de las empresas subcontratadas.

9. **Negociación de un acuerdo social entre las organizaciones sindicales, empresariales y las asociaciones municipalistas**, mediante el cual las administraciones locales se comprometan a negociar con los agentes económicos y sociales, para la creación y ampliación de las zonas industriales y comerciales los siguientes aspectos:

- Garantizar la accesibilidad, con las mejoras viarias correspondientes.
- La adecuación de la oferta de transporte público para adaptarlo a las nuevas necesidades creadas.

- La dotación de los servicios necesarios que disminuyan los desplazamientos durante la jornada laboral.
- La reinversión de una parte de los ingresos generados por las empresas que se instalan en dichas zonas, en la dotación de los diferentes servicios necesarios.

10. Por una movilidad sostenible, se ha de impulsar una mesa de concertación unitaria, con la participación de las distintas administraciones, los agentes sociales, económicos y el resto de organizaciones ciudadanas que trabajan por una movilidad sostenible.

Dicha mesa debe permitirnos elaborar propuestas para mejorar la movilidad de los trabajadores y trabajadoras, así como impulsar las distintas modalidades de transporte público y colectivo y desarrollar una política de infraestructuras acorde con el objetivo de mejorar la calidad de vida del conjunto de la ciudadanía.

PROPUESTAS PARA LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Debido a que el ámbito de la empresa es el lugar donde se han de desarrollar las campañas de sensibilización y prevención que nos permitan abordar los riesgos de la movilidad obligada, consideramos que el tejido empresarial tiene que asumir que detrás de los accidentes de circulación, que son a su vez, accidentes de trabajo, existen factores profesionales y psicosociales que han de tenerse en consideración, y por tanto, los problemas derivados de la movilidad deben ser incluidos en la evaluación de riesgos laborales.

1. Incluir los problemas de movilidad de los trabajadores y trabajadoras, como un elemento de negociación colectiva,

lo que permitirá incluir estos temas en la evaluación de riesgos laborales. Especial atención en aquellas situaciones de traslado de la empresa o de parte de su actividad productiva a un polígono industrial o de servicios.

2. Incluir como elementos de la organización del trabajo aquellos aspectos que eviten la acumulación de cansancio, la excesiva prolongación de la jornada laboral, los desplazamientos largos, el estrés, la atomización de las plantillas, y otros factores que pueden ser considerados como un riesgo añadido que puede contribuir a un accidente de tráfico.

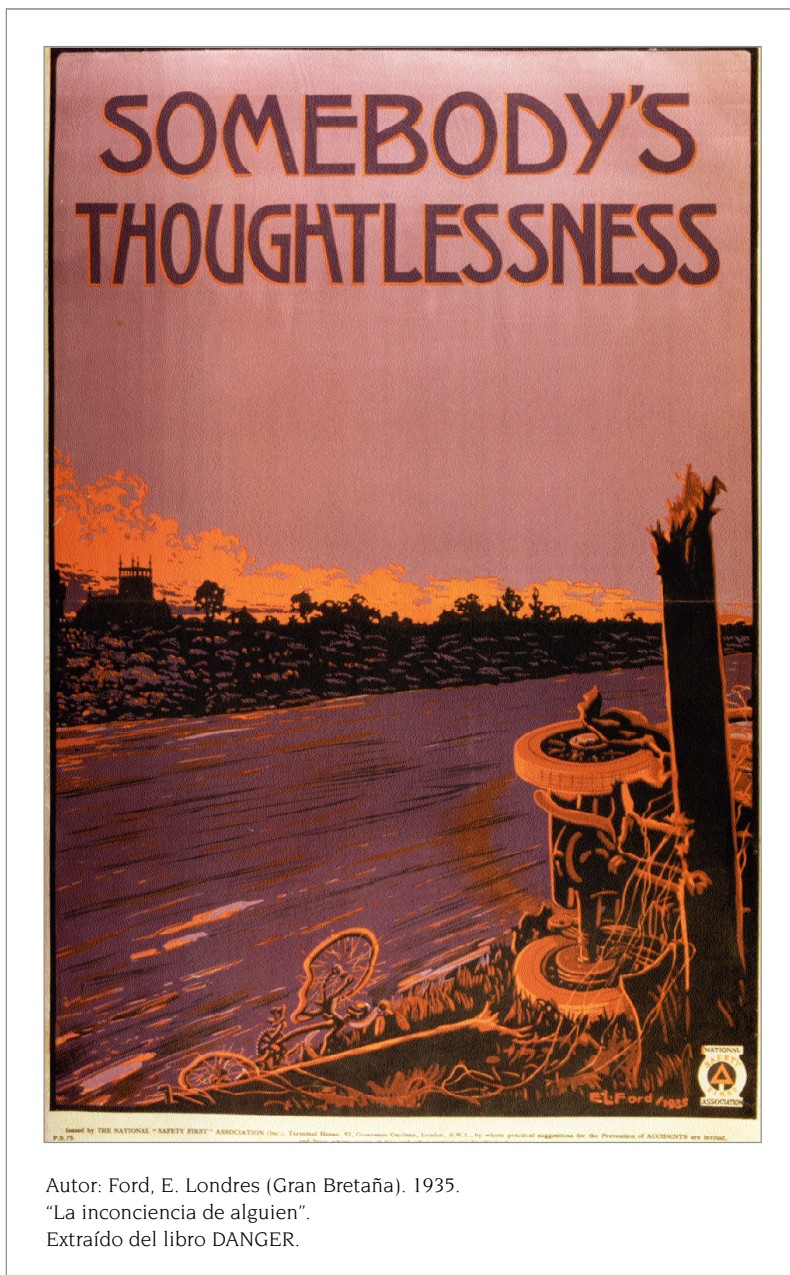
3. Implementar medidas que permitan un ahorro de tiempo en el desplazamiento al puesto de trabajo, con la finalidad de facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral.

4. Impulsar propuestas, a escala sectorial o territorial, con las organizaciones empresariales, con los siguientes objetivos:

- Impulsar conjuntamente medidas preventivas con el objetivo de disminuir los costes sociales y económicos que representan los accidentes *in itinere* y durante la jornada laboral.
- Analizar conjuntamente las deficiencias y elaborar propuestas que mejoren las condiciones de trabajo en las zonas industriales y de servicios y negociar colectivamente en el caso de traslados a nuevas zonas.
- Reclamar políticas de potenciación del transporte público, que tengan en cuenta las necesidades de los trabajadores y trabajadoras de las empresas ubicadas en zonas industriales y de servicios, con la finalidad de descongestionar el tráfico en los accesos a dichas zonas.

- Impulsar experiencias de transporte colectivo mancomunado entre distintas empresas de una misma zona.
- Avanzar en el debate de ideas que haga posible un cambio cultural que permita establecer nuevas fórmulas sobre los hora-

rios laborales y su posible escalonamiento. Es contradictorio hablar de mejorar la movilidad e invertir menos tiempo en los desplazamientos mientras gran parte de los trabajadores entran a trabajar o terminan su jornada laboral a la misma hora.



Autor: Ford, E. Londres (Gran Bretaña). 1935.
 "La inconciencia de alguien".
 Extraído del libro DANGER.

