

Jóvenes y accidentes tráfico-laborales: el caso español

Antonio López Peláez¹, Sagrario Segado Sánchez-Cabezudo²

INTRODUCCIÓN

El principal factor de exclusión social para cualquier trabajador es su propia salud. Sin gozar de un buen estado físico y psíquico, es muy difícil integrarse socialmente, desarrollar una actividad laboral adecuada, y realizar los proyectos personales que cada uno tenemos, y que dan sentido a nuestra propia vida. Poner en riesgo la salud es ponernos en riesgo *radicalmente*. Por ello, la prevención de los riesgos laborales se ha convertido en una actividad estratégica, no solo por cuestiones vinculadas con la economía, la productividad y el coste de la enfermedad: nos jugamos nuestro propio ³futuro. Y, en el caso de los trabajadores jóvenes, se trata de una cuestión clave, puesto que la propia potencia física de la juventud, su baja percepción del riesgo, y las condiciones estructurales de un mercado de trabajo caracterizado por la contrata-

ción temporal, la rotación, y la concentración en determinadas actividades y horarios, conforman una situación objetiva de riesgo. De acuerdo con el informe *Young workers in figures*, publicado en 2008 por la *Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo*⁴, podemos diferenciar cuatro ámbitos clave en el análisis de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo de los jóvenes europeos:

- En primer lugar, la vulnerabilidad derivada de los contratos a los que acceden: el nivel de desempleo, y el porcentaje de contratos temporales, es mucho mayor entre los trabajadores jóvenes que entre el resto de trabajadores. La precariedad estructural en la que se encuentran, y la rotación entre un puesto de trabajo, el desempleo y otro puesto de trabajo, no permite que desarrollen una formación adecuada en el puesto de trabajo, y tampoco que puedan reclamar sus derechos, puesto que están muy presio-

¹ Antonio López Peláez, Departamento de Sociología III (Tendencias Sociales), Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, UNED. E-mail: alopez@poli.uned.es

² Sagrario Segado Sánchez-Cabezudo, Centro Asociado de la UNED de Segovia. E-mail: sagrisegado@hotmail.com

³ López Peláez, A. (2007) (coord.) Monográfico sobre Juventud y riesgos laborales. Revista de Juventud. INJUVE. Madrid.

⁴ European Agency for Safety and Health at Work (EASHW) (2008). *Young workers in figures*. Bilbao.

Tabla nº 1: Tasa de accidentes laborales por cada 1000 trabajadores, años 1996 y 2004

Grupo de edad	1996	2004
16-19 años	115	139
20-24 años	87	90
25-29 años	77	63
30-39 años	66	56
40-65 años	57	49

Fuente: UGT (2007): *Influencia de la precariedad en la siniestralidad laboral en España*, Comisión Ejecutiva Federal Secretaría de Salud

nados por el contexto de incertidumbre en el que se encuentran inmersos. En este sentido, el discurso individualizador, competitivo y neoliberal dominante hace que experimenten como un fracaso personal el no lograr determinado tipo de empleo, cuando la realidad es que el deterioro del mercado de trabajo no puede ser resuelto desde una perspectiva exclusivamente individual.

- En segundo lugar, el tipo de riesgos a los que hacen frente: los jóvenes suelen estar más expuestos a ruidos, manejo de sustancias peligrosas, fuerte demanda física, malas posturas, y trabajos repetitivos. De acuerdo con este perfil de riesgos, las enfermedades más habituales son los trastornos multiesqueléticos, las enfermedades pulmonares, infecciosas, y las alergias e irritación de la piel. Aumentan las enfermedades de tipo psicosocial, como el estrés. Y sufren un mayor número de accidentes mortales (especialmente en el sector de la construcción) y no mortales.
- En tercer lugar, el tipo de jornada laboral que tienen los jóvenes trabajadores: acceden a trabajos en horarios nocturnos y a turnos, en muchos casos sin una prevención adecuada. En este sentido, los jóvenes españoles, igual que les ocurre al resto de jóvenes europeos, se encuentran intensa-

mente afectados por la flexibilización de la jornada de trabajo: cuanto más joven se es, mayor probabilidad de trabajar en turno rotatorio o nocturno. No podemos olvidar, al observar este patrón de acceso al mercado de trabajo, que los efectos del trabajo a turnos y en horario nocturno sobre el bienestar psicológico y físico de los trabajadores están ya muy documentados en la literatura científica⁵

- Las diferencias de género en el trabajo se mantienen y reproducen las diferencias observadas en otros grupos de edad. Esto implica que las medidas de prevención deben tomar en consideración la especialización de los jóvenes, según género, en determinados tipos de empleo, como, por ejemplo, las peluquerías (en el caso femenino) o la construcción (en el caso masculino).

Nos encontramos, por lo tanto, con una población joven heterogénea, con trayectorias laborales muy diferentes, y que afrontan nuevas y viejas situaciones de riesgo para su salud en el puesto de trabajo. Por ejemplo, en el caso español, la situación de los trabajadores jóvenes ha empeorado en los últimos diez años: la tasa de accidentes laborales aumentó un 7% entre los trabajadores menores de 24 años, entre 1996 y 2004, y disminuyó en los demás grupos de edad (tabla nº 1). Estos datos son similares a

⁵Costa, G. (1994). The impact of shift and night work on health. In *Applied Ergonomics* 27, (1), 9-19.

Tabla nº 2:**Número de accidentes laborales y accidentes de tráfico, totales y mortales.**

	2002	2003	2004	2005	2006	TAC
Total						
Total laborales	1.016.670	954.847	955.744	981.795	1.003.440	0,0%
Laborales-viales	63.110	63.879	65.626	71.854	71.311	3,9%
En misión	20.835	20.720	20.368	21.543	21.247	0,8%
In itinere	42.275	43.159	45.258	50.311	50.064	5,4%
DGT (victimas)	152.264	156.034	143.124	137.251	147.554	-1,9%
% s/laborales	6,2	6,7	6,9	7,3	7,1	3,9%
% s/tráfico	41,4	40,9	45,9	52,4	48,3	6,1%
Mortales						
Total laborales	1.544	1.452	1.459	1.286	1.303	-4,2%
Laborales-viales	561	515	554	500	509	-2,1%
En misión	285	246	248	202	217	-6,3%
In itinere	276	269	306	298	292	2,2%
DGT (victimas)	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	-6,4%
% s/laborales	36,3	35,5	38,0	38,9	39,1	2,4%
% s/tráfico	10,5	9,5	11,7	11,3	12,4	5,3%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

los que nos ofrece Eurostat para toda la Unión Europea. Por ejemplo, en 2003, “el 16,4% de los accidentes laborales con resultado de más de tres días de baja implicó a trabajadores menores de 25 años, que constituyen solo el 10% de la población trabajadora en la Unión Europea⁶”.

En este artículo, presentamos algunas conclusiones de la investigación que hemos realizado en los últimos tres años sobre los riesgos laborales de los trabajadores jóvenes españoles, en un ámbito muy específico: los accidentes laborales viales (en misión, y en itinere⁷).

Los resultados que hemos obtenido permiten establecer estrategias más eficaces de prevención en tres ámbitos: el institucional, el empresarial, y el de cada trabajador individualmente considerado. Para ello, analizamos tanto los datos cuantitativos disponibles, cuanto el discurso de los propios jóvenes, que tiene que to-

marse en consideración para diseñar planes de formación que permitan afrontar los riesgos reales (desarrollando en los jóvenes trabajadores actitudes, conocimientos y habilidades que permitan mejorar sus condiciones de seguridad y salud en el trabajo).

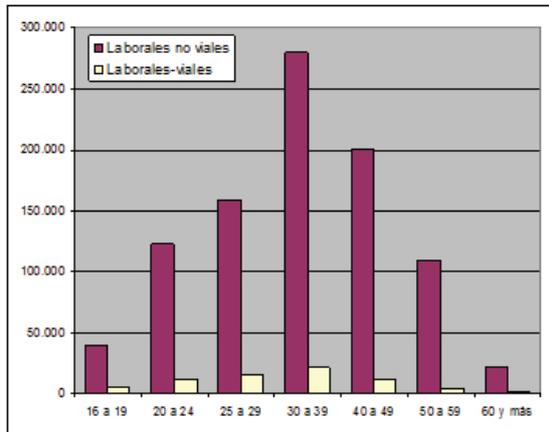
EL CASO ESPAÑOL: ANÁLISIS CUANTITATIVO SOBRE LOS ACCIDENTES EN MISIÓN Y EN ITINERE DE LOS TRABAJADORES JÓVENES

En el período comprendido entre los años 2002 y 2006 (tabla nº 2), podemos constatar una evolución divergente entre el conjunto global de accidentes laborales totales, y el tipo específico de accidentes que se denominan

⁶Vogel, L. (2007). Trabajo y salud en la generación precaria. En López Peláez, A. (coord.). Monográfico Jóvenes y riesgos laborales, Revista de Estudios de Juventud 79, 23.

⁷López Peláez, A., Segado Sánchez-Cabezudo, S (2009). Jóvenes, accidentes debidos al tráfico y riesgos laborales: estrategias para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. INJUVE. Madrid

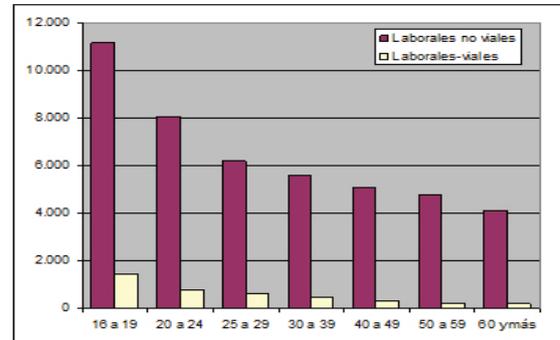
Gráfico nº 1:
Accidentes laborales por grupos de edad,
año 2006 (Valores absolutos)



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

laborales-viales. La Tasa Anual de Crecimiento (TAC) de los accidentes totales laborales es nula, la TAC de los accidentes de tráfico es ligeramente negativa, y sin embargo la TAC de los laborales-viales es positiva (3,9%). Es decir, el número de accidentes laborales y de tráfico se mantiene o disminuye, y sin embargo *aumenta* el número de accidentes laborales-viales (y por ello los porcentajes aumentan). Si analizamos específicamente los accidentes laborales mortales, observamos que la tendencia decreciente de los mismos es menos intensa en el grupo de los accidentes laborales-viales. La consecuencia es clara: los accidentes laborales-viales mortales suponen cada vez un porcentaje mayor sobre el total de accidentes laborales mortales. Dentro de este tipo de accidentes, los accidentes in itinere muestran la mayor tasa de crecimiento en el período temporal considerado. Estos datos son consistentes con los que proporciona la Dirección General de Tráfico: los accidentes laborales-viales suponen entre el 40 y el 50% del total de los accidentes de tráfico, y producen entre un 10 y un 12% del total de víctimas mortales. En relación con los accidentes laborales-viales de los jóvenes trabajadores españoles, el análisis de las fuentes de información estadística disponible nos permite establecer las siguientes conclusiones:

Gráfico nº 2:
Accidentes laborales por grupos de edad,
año 2006 (Tasa de incidencia: número de
accidentes por cada 100 mil trabajadores)



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa* 2006. Elaboración propia.

tes de información estadística disponible nos permite establecer las siguientes conclusiones:

- En primer lugar, analizando con detalle la evolución de los accidentes laborales y los accidentes laborales-viales por grupos de edad, podemos concluir que cuanto más joven es el trabajador, más probabilidad tiene de sufrir un accidente. Aunque en valores absolutos el número de accidentes aumenta con la edad, alcanzado su máximo valor en el tramo de edad entre 30 y 39 años (gráfico nº 1), y disminuyendo a partir de ese momento, hay que tomar en consideración el número total de asalariados que hay por tramo de edad (gráfico nº 2), que muestra cómo la probabilidad de tener un accidente laboral es mayor entre los trabajadores jóvenes.

Esta tendencia se confirma cuando analizamos la distribución del número de accidentes laborales y laborales viales en relación con la edad de los trabajadores: a medida que aumenta la edad, los trabajadores tienen menos accidentes de tráfico (% del total de accidentes para cada tramo de edad), pasando del 11,7% en los

trabajadores más jóvenes al 4,0% en los trabajadores de más edad (tabla nº 3).

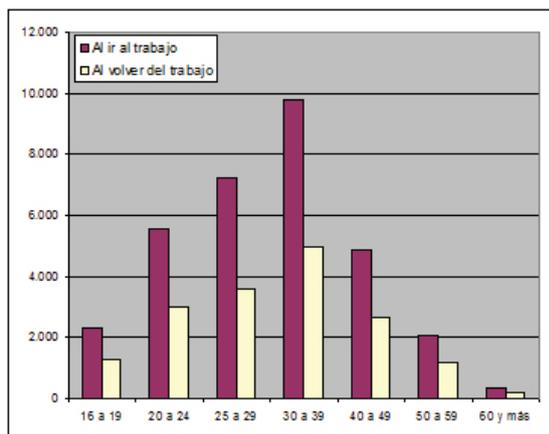
Tabla 3
Comparativa por grupos de edad del porcentaje de accidentes laborales viales y no viales sobre el total, año 2006

EDAD	No viales		Viales		Total
16 a 19	39.351	88,3%	5.201	11,7%	44.552
20 a 24	122.724	91,0%	12.081	9,0%	134.805
25 a 29	158.455	91,2%	15.238	8,8%	173.693
30 a 39	279.532	92,8%	21.690	7,2%	301.222
40 a 49	200.779	94,7%	11.269	5,3%	212.048
50 a 59	110.053	95,7%	4.949	4,3%	115.002
60 y más	21.234	96,0%	883	4,0%	22.117

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2006. Elaboración propia.

- En segundo lugar, el análisis estadístico sobre los accidentes laborales-viales in itinere muestra un resultado consistente con lo expuesto anteriormente: a pesar de que en valores absolutos el número de accidentes (tanto a la ida como a la vuelta del lugar de trabajo) aumenta hasta el tramo de edad situado entre los 30 y 39 años (gráfico nº 3),

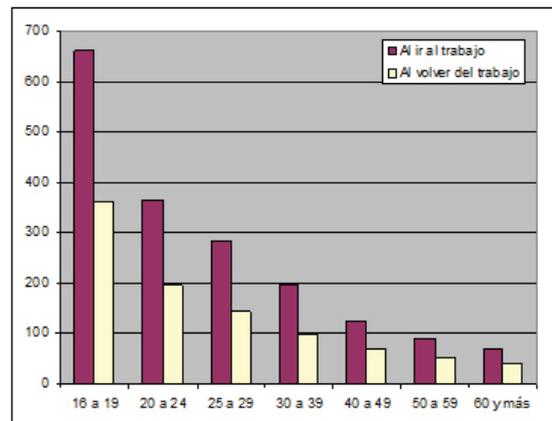
Gráfico nº 3
Accidentes in itinere por grupos de edad, año 2006 (Valores absolutos)



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2006. Elaboración propia.

la tasa de incidencia muestra que, cuanto más joven, más probabilidad se tiene de sufrir un accidente en el trayecto para incorporarse al puesto de trabajo, o para volver al hogar después de finalizar la jornada laboral (gráfico nº 4). La distribución de

Gráfico nº 4:
Accidentes laborales por grupos de edad, año 2006 (Tasa de incidencia: número de accidentes por cada 100 mil trabajadores)



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2006. INE, Encuesta de Población Activa 2006. Elaboración propia.

los accidentes entre el trayecto de ida y el trayecto de vuelta es muy similar: aproximadamente un 65% de los accidentes in itinere ocurren en el trayecto de incorporación al puesto de trabajo, y un 35% en el trayecto de vuelta al hogar (tabla nº 4).

Tabla nº 4:
Accidentes laborales-viales in itinere, año 2006

EDAD	Accidentes laborales-viales in itinere (2006)		Total
	Al ir al trabajo	Al volver del trabajo	
16 a 19	2.323	1.268	3.591
20 a 24	5.563	2.972	8.535
25 a 29	7.223	3.622	10.845
30 a 39	9.805	4.962	14.767
40 a 49	4.894	2.655	7.549
50 a 59	2.079	1.199	3.278
60 y más	347	202	549

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2006. Elaboración propia.

⁸Prieto, C. (2002). La degradación del empleo o la norma social del empleo flexibilizado. En Sistema. Revista de Ciencias Sociales 168-169, 89-106

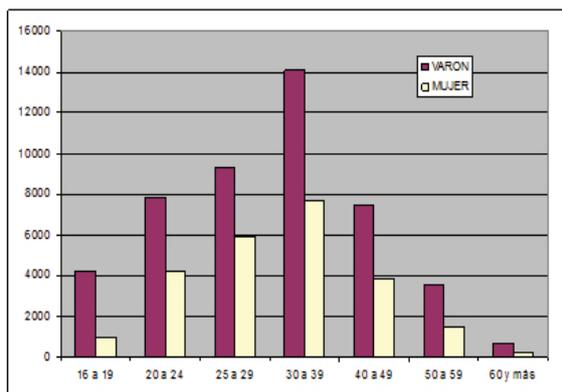
Tabla n° 5:
Accidentes laborales-viales, año 2006

Edad	Valores absolutos		Tasa de incidencia	
	VARON	MUJER	VARON	MUJER
16 a 19	4214	987	72,1%	19,0%
20 a 24	7860	4221	60,3%	34,9%
25 a 29	9323	5915	56,8%	38,8%
30 a 39	14053	7637	58,3%	35,2%
40 a 49	7476	3793	60,0%	33,7%
50 a 59	3487	1462	59,3%	29,5%
60 y más	708	175	66,8%	19,8%

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa 2006*. Elaboración propia.

- En tercer lugar, los trabajadores varones jóvenes tienen una mayor probabilidad de sufrir un accidente laboral-vial que las mujeres jóvenes trabajadoras. Tanto en valores absolutos, como en tasa de incidencia, nos encontramos con un tipo de siniestralidad laboral que afecta más a los hombres (tabla n° 5) (entre los tramos de edad de 16 a 19 años, y en el tramo superior a 60 años, la proporción es de 4 a 1; en el resto de tramos de edad, disminuye, y no alcanza el 2 a 1) (gráfico n° 5). Se trata de una constante,

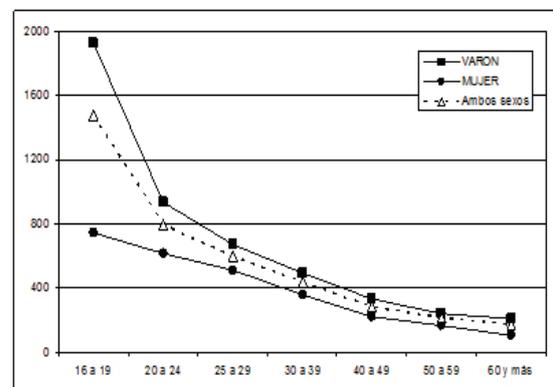
Gráfico n° 5:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo, año 2006 (valores absolutos)



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

según los datos, a lo largo de toda la vida laboral: los trabajadores varones presentan una mayor tasa de incidencia de este tipo de siniestralidad laboral en todos los grupos de edad, aunque debemos señalar dos cuestiones: los accidentes laborales-viales tienden a disminuir según aumenta la edad de los trabajadores, y las diferencias entre hombres y mujeres se acortan según aumenta la edad (gráfico n° 6). En definitiva, la situación la-

Gráfico n° 6:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo, año 2006 (tasa de incidencia por cada 100 mil trabajadores)



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa 2006*. Elaboración propia.

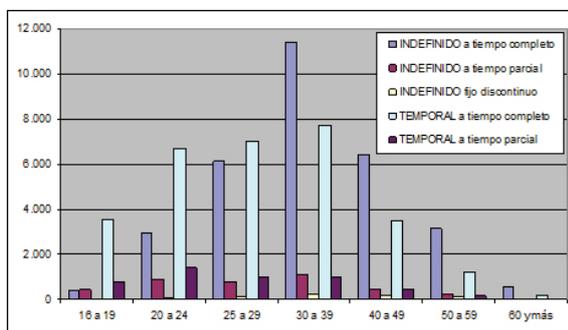
boral del trabajador joven varón es una situación de riesgo: tiene más probabilidades que sufrir un accidente laboral vial que el resto de la población trabajadora, y, en función de las consecuencias del mismo, puede encontrarse en una situación de desventaja profesional y física el resto de su vida. De ahí que sea necesario desarrollar campañas de prevención específicas sobre este tipo de accidentes entre los jóvenes.

- La degradación de la norma social de empleo⁸ afecta particularmente a los jóvenes. El análisis de los datos anonimizados sobre

⁸Prieto, C. (2002). La degradación del empleo o la norma social del empleo flexibilizado. En Sistema. Revista de Ciencias Sociales 168-169, 89-106

accidentes laborales y accidentes laborales-viales proporcionados por el Ministerio de Trabajo ofrece resultados coherentes con otros estudios que vinculan el contrato de trabajo con la salud de los jóvenes trabajadores⁹. Hasta los 29 años, los trabajadores con contrato temporal sufren más accidentes laborales-viales que los trabajadores con contrato fijo (gráfico nº 7). Es decir,

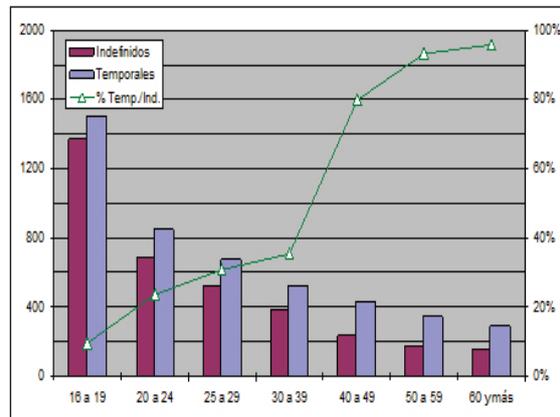
Gráfico nº 7: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato, año 2006 (valores absolutos)



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

que podemos detectar un colectivo de mayor riesgo entre los trabajadores jóvenes: aquellos que son jóvenes, trabajadores varones, y tienen un contrato temporal. Este colectivo es el que tiene mayores probabilidades de sufrir un accidente laboral-vial. Si analizamos la relación entre la contratación temporal y la tasa de accidentalidad laboral-vial, podemos constatar una tendencia: según aumenta la edad, las diferencias entre contratos temporales e indefinidos se incrementan, de tal forma que en el grupo de 16 a 19 años los accidentes de los contratados temporalmente superan en un 10% a los indefinidos, en el grupo de 60 y más, esto supone casi un 100% más, es decir, casi el doble de índice (gráfico nº 8).

Gráfico nº 8: Tasa de accidentalidad, número de accidentes según edad y tipo de contrato por cada 100 mil trabajadores, año 2006



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

- El análisis de la distribución de los accidentes laborales-viales en el territorio español muestra datos relevantes, sobre todo para establecer estrategias de formación y prevención que tengan en consideración las características propias del entorno en el que se producen dichos accidentes. Si diferenciamos entre el tramo de edad de 16 a 19 años, y de 20 a 24 años, las Comunidades Autónomas en las que se producen más accidentes laborales-viales en términos absolutos son las siguientes: Andalucía, Cataluña, Madrid y Comunidad Valenciana (gráfico 9). Sin embargo, si analizamos la tasa de incidencia entre la población joven trabajadora, el resultado varía. Las Comunidades Autónomas en las que los accidentes laborales-viales tienen mayor incidencia entre los trabajadores jóvenes son las siguientes: Cantabria, Asturias, Baleares, Galicia y Murcia (gráfico 10).
- El análisis por sectores de actividad confirma los resultados obtenidos hasta ahora.

⁹Betrissey, D. (2006). "Trabajo, exclusión social y enfermedad". En *Sociología del Trabajo* 57, 31-64.

Gráfico nº 9:

Accidentes laborales-viales de los trabajadores jóvenes (hasta 24 años) por Comunidades Autónomas, año 2006 (Valores absolutos)

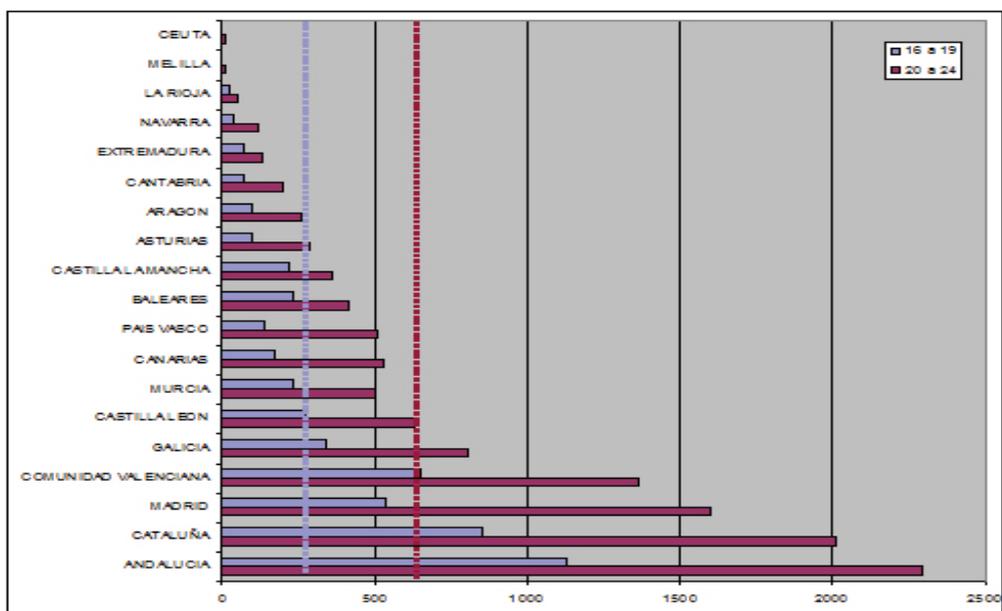


Gráfico nº 10

Accidentes laborales-viales de los trabajadores jóvenes (hasta 24 años) por Comunidades Autónomas, año 2006 (Tasa de incidencia: número de accidentes por cada 100 mil trabajadores).

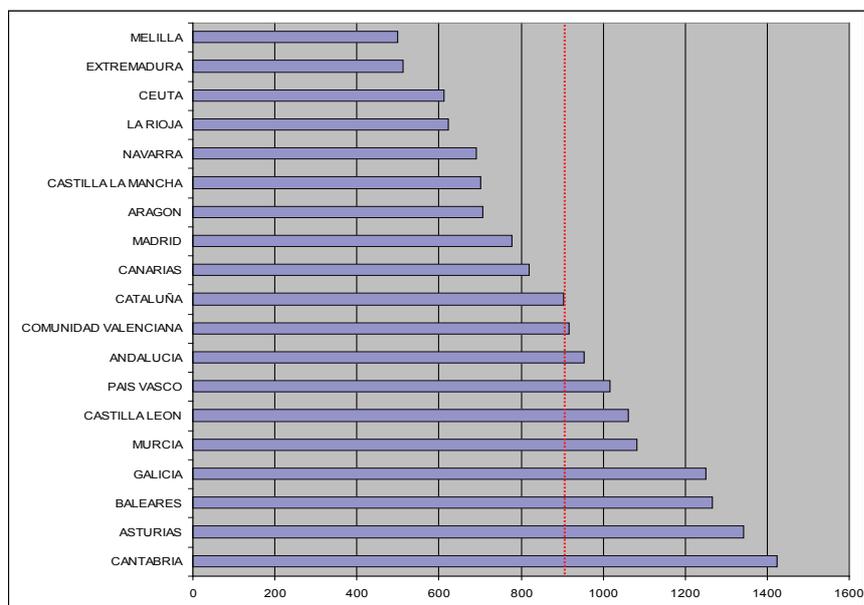
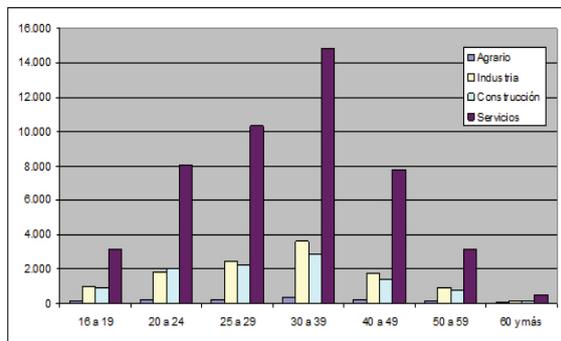


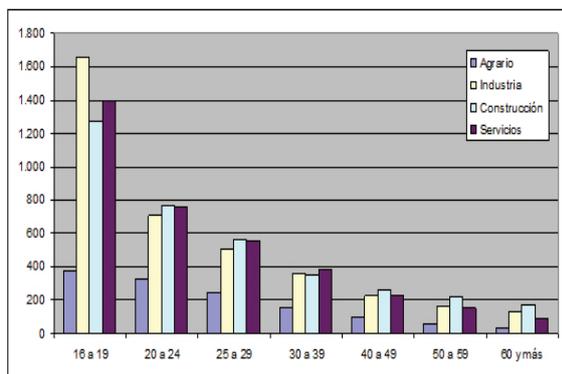
Gráfico nº 11:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad, año 2006 (valores absolutos).



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa 2006*. Elaboración propia.

En términos absolutos, el mayor número de accidentes laborales-viales se produce en el sector servicios (gráfico nº 11). En el sector agrario se producen un número significativamente inferior de accidentes laborales-viales que en el resto de sectores, que presentan (analizando el número de trabajadores por sector) pequeñas diferen-

Gráfico nº 12:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad, año 2006 (Tasa de incidencia: número de accidentes por cada 100.000 trabajadores).



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa 2006*. Elaboración propia.

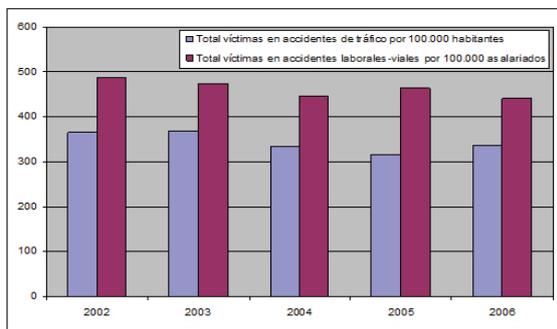
cias entre sí. En cualquier caso, vuelve a confirmarse que los trabajadores jóvenes, independientemente del sector en el que desarrollan su actividad, tienen una mayor probabilidad de sufrir un accidente laboral-vial (gráfico nº 12).

Respecto a la población en general, el colectivo de trabajadores, y especialmente el de trabajadores jóvenes, constituye un grupo de riesgo. Al analizar los accidentes de tráfico con víctimas mortales, diferenciando entre la población en general (datos de la Dirección General de Tráfico) y la población asalariada (Datos del Ministerio de Trabajo), observamos como el número de víctimas mortales es muy superior en los accidentes laborales-viales, que en los accidentes de tráfico en general (gráfico nº 13). Estos datos reclaman medidas específicas de formación y prevención destinadas a los trabajadores que se desplazan dentro de su jornada laboral, o para acudir al puesto de trabajo y regresar a su hogar.

EL CASO ESPAÑOL: EL DISCURSO DE EXPERTOS Y TRABAJADORES JÓVENE SOBRE LA SINIESTRALIDAD LABORAL-VIAL

Cuando hablamos de riesgos laborales, no podemos limitarnos a cuantificar los datos disponibles. Tenemos que tomar en consideración el discurso que los expertos y los propios trabajadores jóvenes tienen sobre su situación. Y esto por diversos motivos. En primer lugar, porque no es viable una sociología sin sujeto, en el ámbito de la prevención de los riesgos laborales. Tan importante como exponer los datos disponibles, es analizar cómo se percibe el riesgo, y como se afronta, para desarrollar estrategias adecuadas de prevención y de formación. Y esto implica tomar en consideración al propio trabajador, y a aquellas personas que conocen, porque lo investigan, el entorno real en el que se desenvuelve la actividad laboral de los jóvenes

Gráfico nº 13: Víctimas en accidentes de tráfico, y víctimas en accidentes laborales viales, años 2002-2006



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa* 2006. Elaboración propia.

trabajadores. En segundo lugar, entre la descripción del riesgo y la internalización de una conducta adecuada de prevención hay una gran distancia. Frecuentemente en los jóvenes, como ponen de manifiesto las entrevistas realizadas, existe un conocimiento del riesgo teórico, pero no existe una preocupación real en primera persona: se accidentan, sí, pero se accidentan otros. Precisamente por ello es importante poner de relieve, utilizando la metodología cualitativa, tanto el análisis de sus circunstancias, tal y como lo perciben los expertos, cuanto el análisis que los propios jóvenes realizan de su entorno laboral y de los riesgos que les afectan en primera persona.

Es necesario, por lo tanto, tomar en consideración el discurso de los expertos sobre esta temática, que refleja los problemas, los riesgos y las principales estrategias de prevención desde la perspectiva de los adultos, de la empresa, y en las que, a menudo, se objetiva el comportamiento de los trabajadores jóvenes de forma a veces muy diferente a como ellos se perciben a sí mismos. Y también es necesario tomar en consideración el discurso de los trabajadores jóvenes sobre su propia situación. Para ello, hemos llevado a cabo una serie de entrevistas en

profundidad a 5 expertos y 14 trabajadores, a lo largo del año 2008.

Podemos agrupar el discurso común de expertos y trabajadores en cuatro ámbitos básicos. En primer lugar, los riesgos laborales relacionados con el transporte. En segundo lugar, los riesgos laborales relacionados con el transporte que afectan específicamente a los trabajadores jóvenes. En tercer lugar, la actitud de los jóvenes trabajadores ante dichos riesgos (y la formación de la que disponen). En cuarto lugar, las estrategias de prevención que deben adoptar trabajadores, empresas y administraciones públicas.

RIESGOS LABORALES VINCULADOS CON EL TRANSPORTE:

Para expertos y trabajadores, la distinción entre accidentes en misión y accidentes in itinere es clave. En los accidentes in itinere influyen factores personales, factores laborales (fundamentalmente vinculados con la duración de la jornada de trabajo, la localización geográfica de la empresa y la distancia que hay que recorrer para llegar al puesto de trabajo, y la comunicación), y factores extralaborales, fundamentalmente la falta de descanso. En los accidentes en misión, además de estos factores expuestos, hay que tomar en consideración dos cuestiones. En primer lugar, las demandas del puesto: los ritmos, la monotonía, el nivel de autonomía, el nivel de estrés... En segundo lugar, hay que tomar en consideración un factor estructural, en el que las administraciones públicas juegan un relevante papel: la organización del tráfico.

Es importante analizar una cuestión clave, en relación con la prevención de los accidentes de tráfico. Los factores de riesgo que afectan a los accidentes in itinere son menos controlables, desde la perspectiva de la empresa, que los accidentes en misión, donde la empresa sí puede intervenir (por ejemplo, controlando el mantenimiento correcto de los vehículos que se utilizan). Por lo tanto, la prevención debe

establecer una estrategia de información general al trabajador sobre los riesgos que pueden afectarle al ir o venir desde su puesto de trabajo, y una estrategia operativa de control de aquellos factores de riesgo que afectan al trabajador en el desempeño de sus actividades.

RIESGOS LABORALES VINCULADOS CON EL TRANSPORTE QUE AFECTAN A LOS TRABAJADORES JÓVENES

Tanto para expertos como para trabajadores, en una coincidencia generalizada, los riesgos que afectan a los jóvenes están relacionados con tres cuestiones: el tipo de contrato, la falta de experiencia, y la falta de adecuación persona-puesto. La contratación temporal, el trabajo en horario a turnos y nocturno, la carga excesiva de trabajo, o la falta de entrenamiento, son factores que favorecen el incremento de la siniestralidad. Precisamente la incorporación de los jóvenes al mercado de trabajo se caracteriza por la elevada temporalidad, en muchos casos la falta de adecuación, por exceso o por defecto, de su perfil educativo y sus habilidades al puesto de trabajo que desempeñan, y, como no puede ser de otra forma siendo jóvenes, la falta de experiencia. Es decir, que lo que podemos denominar el modelo normativo de inserción laboral (a través de la temporalidad, el exceso de trabajo y el afán por demostrar competencia, y la falta de adecuación inicial) favorece que la siniestralidad laboral se concentre entre los jóvenes trabajadores. Este discurso de jóvenes y expertos coincide con los datos aportados por la *V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo* del INSHT, que pone de manifiesto que son precisamente los jóvenes de 18 a 24 años uno de los grupos que nunca puede elegir o modificar distintos aspectos de su trabajo, como el ritmo o las pausas, y que suelen prolongar su jornada laboral sin compensación económica. También juega un papel crucial el optimismo

ilusorio y la falta de percepción del riesgo. Los conductores jóvenes, muchos de ellos novatos, se caracterizan por percibir niveles relativamente más bajos de riesgos que otros grupos de edad. Esto explica que la mayor accidentalidad en los jóvenes se derive de que conducen a velocidades inapropiadas (precisamente porque subestiman la posibilidad de determinados riesgos). Y, como por otra parte muestran los datos estadísticos sobre accidentalidad, los varones jóvenes suelen percibir menos riesgos que las mujeres jóvenes, convirtiéndose en un grupo de riesgo. Las condiciones objetivas del tráfico y de las infraestructuras también afectan a los jóvenes trabajadores (como al resto de trabajadores): el exceso de obras en la vía pública, las complicaciones del tráfico, la distancia hasta el lugar de trabajo, y la necesidad de utilizar a menudo el vehículo particular (cuando el lugar de trabajo se encuentra en las afueras de las ciudades, en polígonos que no disfrutan de un buen sistema de transporte público). Por otra parte, en los accidentes en misión y los accidentes in itinere hay que tener siempre en consideración dos cuestiones: en primer lugar, el mantenimiento del vehículo, cuestión clave tanto para el trabajador como para la empresa; en segundo lugar, la organización del trabajo y la gestión del tiempo, que también depende de variables organizacionales, y por lo tanto se puede actuar sobre ellas desde una correcta estrategia de prevención y de formación del trabajador.

ACTITUD DE LOS TRABAJADORES JÓVENES ANTE LOS RIESGOS LABORALES RELACIONADOS CON EL TRÁFICO (IN ITINERE Y EN MISIÓN)

Muchos estudios relevantes ponen de relieve que un elevado número de trabajadores entre 16 y 24 años no ha recibido la formación adecuada en seguridad, y que además trabajan en puestos considerados peligrosos¹⁰. Además, la

¹⁰ López-Araujo, B. (2008). Factores psicosociales implicados en la salud y la accidentabilidad laboral en la construcción y la agricultura. UNED (Tesis Doctoral). Madrid.

subcontratación en cadena, la temporalidad y la rotación en diversos puestos de trabajo y en diversas empresas produce una situación dramática para muchos jóvenes: no reciben la formación adecuada, abandonan la empresa en pocos meses, con lo cual no han podido aprender en base a la experiencia de los trabajadores más veteranos, y además en muchos casos se encargan de los trabajos más peligrosos, al ser los más novatos dentro de la empresa.

Los trabajadores jóvenes, en función de su situación personal, reflejan los dos extremos posibles: una buena formación en prevención, y una empresa que se preocupa del estado de los vehículos y de la organización del tiempo de trabajo; y el caso opuesto, una situación en la que el trabajo a destajo es la norma, y en la que todos interiorizan que el accidente es una característica intrínseca de un trabajo como el de mensajero. Por eso, ven estos trabajos como una situación temporal hasta encontrar algo mejor. Podemos destacar también la relación que existe entre nivel educativo y actitud ante los riesgos. A menudo, conforme el nivel educativo es menor, se da menos importancia a los mensajes relacionados con la seguridad, y se sobreactúa como joven, para demostrar la capacidad de afrontar las demandas y realizar el trabajo previsto¹¹.

Finalmente, hay que señalar la influencia que tiene en el comportamiento juvenil el estereotipo de la juventud vigente en nuestro entorno cultural: la juventud se asocia a la velocidad, al poder, a la fuerza, al riesgo, a poner la vida en juego. Las metáforas bélicas a menudo se apoderan de la representación que tienen los trabajadores jóvenes sobre su propia trayectoria vital. En este entorno, la prevención no es una prioridad. Y predomina la subestimación del riesgo, y la sobreestimación de las propias capacidades. Además, la percepción grupal de los jóvenes supone una dificultad objetiva para

las campañas de prevención: en los grupos de jóvenes los valores y actitudes del grupo de referencia tienen gran importancia.

Las estrategias de prevención pueden agruparse en tres ámbitos.

- En el ámbito de los poderes públicos, el objetivo prioritario debería ser disminuir la temporalidad y mejorar las condiciones de los trabajos a los que acceden los jóvenes. A la vez, deberían diseñarse campañas de prevención específicas para estos grupos de riesgo. Específicamente, dirigidas a lograr un mayor respeto de las normas de circulación, más y mejores campañas de formación sobre las ventajas de una conducción segura, y fomentar una cultura de la seguridad también para los trabajadores jóvenes, a pesar de la potencia de la edad. Además, según los expertos entrevistados, es necesario establecer un mayor control sobre las empresas de los sectores objeto de nuestra investigación. No se puede abdicar de la función supervisora de la inspección de trabajo.
- En las empresas, es necesario desarrollar programas de prevención adecuados a los riesgos específicos de los accidentes en misión y en itinere. Debe actuarse sobre los horarios a turnos y nocturno, la carga de trabajo, y las demandas a los trabajadores, para disminuir los niveles de estrés y favorecer los descansos adecuados. Los vehículos deben estar en perfecto estado, y, a pesar de contratar, en su caso, trabajadores de forma temporal, debe establecerse un protocolo de formación adecuado, motivando tanto la formación que imparte la empresa, cuanto el intercambio de información entre trabajadores veteranos y trabajadores jóvenes.

¹¹Sánchez, F. Quiroga, M. A. (2005). Prevention of traffic accidents: The assesment of perceptualmotor alterations before obtaining a driving license. A longitudinal study of the first years of driving. In *Brain Injury* 19, 3, 189-196.

- En relación con los trabajadores jóvenes, las principales estrategias de prevención serían las siguientes: insistir en la formación, haciendo ver que lo que se aprende se incorpora a tu experiencia vital y laboral, y te lo llevas al siguiente puesto de trabajo; mantener hábitos de vida saludables, tanto en el estilo de conducción, como en el respeto a los tiempos necesarios de descanso, y el rechazo al consumo de sustancias psicotrópicas. Mejorar la gestión de los tiempos de trabajo y de ocio. Y trabajar para controlar el optimismo ilusorio, y la imagen de potencia y virilidad, que fundamentalmente afecta a los trabajadores jóvenes varones, y que son el principal grupo de riesgo en relación con los accidentes en itinere y en misión.

CONCLUSIONES: ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO DE LOS JÓVENES ESPAÑOLES

Los jóvenes tienen una difícil inserción en el mercado laboral. Y, tal y como hemos visto a lo largo de nuestra investigación, además son claros candidatos a sufrir un accidente de tráfico in itinere y/o en misión. Sin embargo, el deterioro de la salud de los jóvenes trabajadores sigue siendo una cuestión que permanece relativamente oculta. Como muestran diversas investigaciones de forma recurrente en los últimos años, frente a la imagen de poder, fuerza, destreza y competencia de los jóvenes, la realidad laboral es muy diferente: tienen mayores tasas de paro que el resto de trabajadores, tienen más contratos temporales que el resto, reciben un salario inferior, y en el caso de los trabajadores varones jóvenes, tienen más probabilidades de sufrir un accidente laboral-vial. La tempora-

lidad se puede reducir con la edad, pero las lesiones graves (y no digamos ya la muerte) no se solucionan con la edad: permanecen y condicionan el futuro laboral y personal de los afectados. Hace más de veinte años que la literatura científica informa una y otra vez de forma constante, como hemos visto, sobre el mayor número de accidentes de tráfico-laborales que sufren los jóvenes (y dentro de este colectivo la mayor proporción de varones por encima de las mujeres¹²). La estabilidad temporal de estos resultados hace que los mismos no puedan atribuirse en su totalidad a distintos factores situacionales. Tendríamos que profundizar en la cultura juvenil y los estereotipos sobre la juventud, por un lado, y por otro en las características físicas que favorecen la confianza propia de los jóvenes (y la necesidad de mejorar nuestros programas de prevención tomando en consideración estos factores).

La respuesta a estas cuestiones no carece de complejidad, y está relacionada con una variedad de factores que interactúan entre sí. Podemos destacar, entre otros, el nivel de desarrollo fisiológico y emocional, el tipo de personalidad, el tipo de educación recibida, las normas sociales por las que se rige el individuo, el papel de la juventud en nuestra sociedad, las circunstancias socio-económicas individuales, las características del mercado de trabajo, y especialmente de los sectores relacionados con el transporte, el nivel de capacidades del individuo, su estilo de afrontamiento, incluso el hecho mismo de conducir especialmente en los jóvenes conductores novatos. Todos estos factores hacen sin duda que la tarea de la prevención resulte muy compleja.

Sintéticamente, resumimos a continuación los principales resultados que hemos obtenido:

- Según la explotación llevada a cabo en este trabajo de los datos del Ministerio de Tra-

¹²López Peláez, A., Segado Sánchez-Cabezudo, S. (2009), op. cit, pp. 15-24.

bajo e Inmigración (2002-2006), el perfil de un trabajador que sufre un accidente de tráfico-laboral en España, es un joven de entre 16 y 24 años, varón, residente en las comunidades de Asturias, Cantabria, y Galicia, y empleado en el sector industrial con un contrato temporal.

- Si diferenciamos entre el tramo de edad de 16 a 19 años, y de 20 a 24 años, las Comunidades Autónomas en las que se producen más accidentes laborales-viales en términos absolutos son las siguientes: Andalucía, Cataluña, Madrid y Comunidad Valenciana. Sin embargo, si analizamos el índice de incidencia entre la población joven trabajadora, el resultado varía. Las Comunidades Autónomas en las que los accidentes laborales-viales tienen mayor incidencia entre los trabajadores jóvenes son las siguientes: Cantabria, Asturias, Baleares, Galicia y Murcia.
- Cuanto más joven es el trabajador, más probabilidades tiene de sufrir un accidente.
- Cuanto más joven, más probabilidad se tiene de sufrir un accidente en el trayecto para incorporarse al puesto de trabajo, o para volver al hogar después de finalizar la jornada laboral. La distribución de los accidentes entre el trayecto de ida y el trayecto de vuelta es muy similar: aproximadamente un 65% de los accidentes in itinere ocurren en el trayecto de incorporación al puesto de trabajo, y un 35% en el trayecto de vuelta al hogar.
- Los trabajadores varones sufren más accidentes mortales que las mujeres trabajadoras, en un porcentaje muy notable en el ámbito de los accidentes in itinere (sufren 3 veces más accidentes), y con una diferencia trágica y espectacular en el ámbito

de los accidentes en misión (sufren 13,4 más accidentes). Los trabajadores jóvenes varones constituyen un grupo de riesgo objetivo, y es necesario por ello establecer programas de prevención específicamente orientados a este colectivo.

- Hasta los 29 años, los trabajadores con contrato temporal sufren más accidentes laborales-viales que los trabajadores con contrato fijo. Es decir, que podemos detectar un colectivo de mayor riesgo entre los trabajadores jóvenes: aquellos que son jóvenes, trabajadores varones, y tienen un contrato temporal. Este colectivo es el que tiene mayores probabilidades de sufrir un accidente laboral-vial.
- La conjunción del optimismo ilusorio y la potencia física de los jóvenes con un mercado de trabajo cada vez más darwinista produce una situación objetiva de riesgo para los trabajadores jóvenes. La temporalidad dificulta la formación dentro de la empresa, y la rotación entre empresas dificulta también el aprendizaje del oficio a partir de las indicaciones de los trabajadores veteranos.
- El modelo de “juventud” asociado al riesgo, el poder y la falta de límites no favorece las políticas de prevención. Es necesario establecer programas de prevención para hacer ver que la salud es el activo más preciado de cualquier individuo en su carrera laboral, y en su vida personal.
- Las estrategias preventivas deberían comenzar mucho antes de que los jóvenes alcanzan su mayoría de edad y por tanto la posibilidad de obtener su carnet de conducir. La educación en las escuelas se perfila como un factor fundamental. Ejerce influencia sobre la cantidad y tipo de tiempo de ocio disponible, la cantidad de dinero, el tipo de intereses del joven y sus capacidades¹³. Es por ello, que

¹³Mørch, S., (2003). Youth and education. *Young Nordic Journal of Youth Research*, 11 (1), 49–73.

avanzar en la comprensión de patrones de conducta juveniles es necesario para orientar las políticas a establecer en materia de seguridad en la conducción para los jóvenes.

- La prevención de los riesgos laborales vinculados con los accidentes laborales-viales debe orientarse en un triple frente: las instituciones públicas, las empresas, y los propios trabajadores (tabla nº 6)

Las principales demandas de expertos y trabajadores pueden agruparse en tres ámbitos: la

organización, el puesto de trabajo, y los factores personales (tabla nº 7). Se trata, como podemos observar, de un conjunto de medidas que permitirían afrontar los principales factores de riesgo laborales-viales que afectan a los trabajadores jóvenes en España, tomando en consideración la perspectiva propia de los trabajadores jóvenes. Las medidas propuestas encajan perfectamente en la estrategia común de la Unión Europea en este ámbito, dirigida a reducir los accidentes laborales-viales, y a fomentar una cultura del transporte seguro dentro y fuera de la jornada de trabajo.

Tabla nº 6: Estrategias de prevención en el ámbito de los accidentes laborales-viales

Ámbito de actuación	Estrategias de prevención
Instituciones públicas	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de la temporalidad y la subcontratación - Campañas de prevención específicas para trabajadores jóvenes - Fomentar una cultura de la seguridad en el trabajo y en el desplazamiento al lugar de trabajo - Fortalecimiento de la inspección de trabajo
Empresas	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de programas de prevención adecuados a los riesgos in itinere y en misión - Organización de la jornada de trabajo, respetando los tiempos de descanso - Mejorar el clima de seguridad en la organización - Mantenimiento de los vehículos
Trabajadores jóvenes	<ul style="list-style-type: none"> - Mayor formación en prevención de riesgos laborales - Hábitos de vida saludables - Gestión más adecuada de los tiempos de trabajo y de ocio, interiorizando un estilo de vida saludable - Control del optimismo ilusorio

Fuente: Elaboración propia

Tabla nº 7: Principales demandas de expertos y trabajadores jóvenes para prevenir los accidentes laborales-viales

Ámbitos de actuación	Demandas de los expertos	Demandas de los trabajadores jóvenes
Ámbito de las organizaciones	<p>Mejorar el clima de seguridad</p> <p>Flexibilizar los horarios</p> <p>Programas de formación independientes del tipo de contrato o vinculación con la empresa, y centrados tanto en las actividades laborales, como en el desarrollo de estilos de vida saludables</p> <p>Fomentar el trabajo en equipo</p>	<p>Considerar los accidente in itinere como accidentes dentro de la jornada de trabajo, y por lo tanto que la formación en prevención en la empresa lo tenga en consideración. Por ejemplo, una propuesta sería considerar el desplazamiento al puesto de trabajo como parte del trabajo,</p> <p>Afrontar el problema de la subcontratación y de los ‘falsos autónomos,’ diseñando un sistema de formación que se extienda a los trabajadores autónomos del sector del transporte y la mensajería, ofrecidos por la empresa para la que se trabaja realmente.</p> <p>Mantenimiento adecuado del vehículo.</p>
Ámbito del puesto de trabajo	<p>Análisis específico de los riesgos laborales-viales</p> <p>Análisis específico del puesto de trabajo, como el de mensajero, estableciendo tiempos de descanso obligatorio, formación, etc.</p>	<p>Programar la actividad del transporte de tal forma que los descansos sean obligatorios cuando no están regulados (como en los mensajeros).</p>
Factores personales	<p>Mejorar el nivel de bienestar físico y psíquico de los trabajadores jóvenes.</p> <p>Tomar en consideración la precariedad contractual, y establecer sistemas de formación que les ayuden a gestionar el estrés y la presión que se derivan de este modelo de inserción laboral.</p> <p>Trabajar sobre la percepción del riesgo en los trabajadores jóvenes, más baja que la del resto de trabajadores, favoreciendo que puedan objetivar claramente los riesgos que afrontan en el desempeño de las tareas encomendadas.</p>	<p>Favorecer una formación más adecuada, sobre todo entre los conductores noveles, para que suplan la falta de experiencia con una información correcta, que les permita anticiparse a los riesgos y adoptar un tipo de conducción segura.</p>

Fuente: Elaboración propia



Este documento es un PDF ecológico. Pensemos antes de imprimir.

Un documento digital permite su lectura sin que su impresión sea necesaria. Si evitamos la impresión de documentos y el uso innecesario de papel el medio ambiente se beneficiará de manera directa. Usemos documentos ecológicos. Salvar bosques está en nuestras manos; así que antes de imprimir HAY QUE PENSAR si es necesario hacerlo. COLABORAR es fácil.

Fraternidad Muprespa apoya el movimiento del 2011 Año Internacional de los Bosques.



**AÑO INTERNACIONAL
DE LOS BOSQUES • 2011**