NOTÍCIES DES DEL DEPARTAMENT D'EMPRESA I OCUPACIÓ DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

LA SEGURETAT LABORAL VIÀRIA

Ja fa un cert temps que, dins l'àmbit de la prevenció de riscos laborals, l'impacte dels accidents de trànsit i les millors formes d'abordar aquesta problemàtica són objecte d'un intens debat. Cal tenir present que els accidents de trànsit i les conseqüències que comporten per als treballadors es poden abordar (i així s'està fent) des punts de vista molt diversos –el de la seguretat viària, el de la seguretat laboral, el de la mobilitat sostenible...–, de manera que sembla necessari aclarir alguns conceptes en relació amb aquesta matèria.

Què és?

Gairebé tots els treballadors han de fer desplaçaments a causa del seu treball, ja sigui només per anar o tornar a la feina –la gran majoria–, o també per dur-la a terme. De fet, un bon nombre de treballadors –un 16,9%, en concret, segons la II Enquesta Catalana de Condicions de Treball– es veuen obligats a desplaçar-se "moltes vegades o sempre" durant la jornada laboral, per tal de complir amb la seva feina, ja formin aquests desplaçaments part intrínseca de la seva tasca (cas dels transportistes, per exemple), ja siguin necessaris per accedir al lloc on han de desenvolupar les seves funcions (com en el cas dels comercials, dels instal·ladors, i d'un llarg etcètera de professionals).

En el curs d'aquests desplaçaments es poden produir accidents i per tant és necessari prendre mesures de seguretat laboral viària per prevenir-los i garantir la seguretat i salut dels treballadors.

La seguretat laboral viària es pot definir com el conjunt de coneixements, tècniques, procediments i estratègies inter i multidisciplinars que aborden l'anàlisi i la intervenció sobre el conjunt de factors i condicionants que intervenen en el desenvolupament d'un succés relacionat amb el trànsit que té, o pot tenir, repercussions en la seguretat i salut dels treballadors. Aquests factors i condicionants poden exposar al treballador a patir un accident laboral de trànsit.

Segons la normativa que regula la comunicació d'accidents de treball a l'autoritat laboral, per a que un accident de treball sigui considerat de trànsit ha de reunir aquests tres requisits:

1. Tenir lloc a una via subjecta a la legislació de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (carreteres, autopistes, carrers...) o també a pistes forestals o en zones d'aparcaments.
2. Implicar un vehicle –a motor o no– en moviment.
3. Que el treballador accidentat sigui, o bé ocupant del vehicle, o bé un vianant que pateix les conseqüències d'un accident de trànsit –com en el cas dels atropellaments–.

La qüestió de la responsabilitat empresarial

Un dels aspectes que està generant més confusió a l'entorn de la seguretat laboral viària és la relacionada amb la delimitació de la responsabilitat empresarial en matèria de prevenció de riscos laborals. En aquest sentit el factor fonamental per delimitar si existeix o no aquesta responsabilitat és si els accident laborals de trànsit que pateixen els treballadors han tingut lloc durant la jornada o bé són *in itinere*.

Els accidents de trànsit que succeeixen en el trajecte que han de fer els treballadors durant la seva jornada per tal de desenvolupar les tasques que els han estat encomanades, poden tenir el seu origen en les condicions del lloc de treball i la seva organització; així com en les condicions del mateix treballador, del vehicle, de la via i de l'entorn. En aquests accidents, els que tenen lloc durant la jornada, existeix una responsabilitat empresarial i una necessitat d'intervenció i integració en el pla de prevenció de riscos laborals de l'empresa de les mesures relacionades amb la seguretat laboral viària dels treballadors que han de realitzar desplaçaments dins del seu temps de treball.

En canvi, és més discutible l'existència d'aquesta responsabilitat empresarial en matèria de prevenció es tracta d'accidents de trànsit que tenen lloc durant el trajecte d'anada o tornada de la feina (accidents *in itinere*). Això no treu que, evidentment, l'empresa tingui interès en evitar els accidents *in itinere*, tant per la preocupació per la salut de la seva gent, com per l'impacte que poden suposar aquests accidents en la seva productivitat o qüestions relacionades amb aquesta, així com pels objectius que l'empresa s'hagi fixat en el marc de la responsabilitat social. Però una cosa és tenir interès en evitar accidents i una altra tenir l'obligació legal de prevenir-los.

Les mesures orientades a la gestió racional, eficient i sostenible d'aquests desplaçaments *in itinere* (mitjançant els

plans de mobilitat o els plans de seguretat viària) poden contribuir a la seva reducció, així com també a rebaixar els impactes ambientals, socials i econòmics en la població treballadora. De forma general, com diem, els accidents *in itinere* no entren dins la responsabilitat empresarial en matèria de seguretat i salut laboral.

Accident *in itinere*, accident *sui generis*

És molt possible que la confusió regnant a l'entorn de la responsabilitat empresarial en matèria d'accidents laborals de trànsit tingui el seu origen en el fet que la normativa espanyola de Seguretat Social (no la normativa de prevenció de riscos laborals) considera els accidents de trànsit *in itinere* com accidents de treball.

Això fa que a Espanya (circumstància que també es dóna a alguns altres estats europeus) un treballador que pateix un accident *in itinere* tingui dret a la mateixa protecció reforçada que el sistema de Seguretat Social ofereix als treballadors quan pateixen accidents de treball durant la jornada o malalties professionals, com per exemple rebre el subsidi per incapacitat temporal des del primer dia de baixa (i no a partir del quart, com en el cas de les malalties comunes o els accidents no laborals, i des del principi aplicant un 75% a la base reguladora per calcular l'import de la prestació, en comptes del 60% dels primers 20 dies en el cas de les malalties comunes o accidents no laborals).

El concepte d'accident *in itinere* es fonamenta en el fet que si el treballador no estigués obligat a anar a la feina el desplaçament no s'hagués produït i, per tant, tampoc l'accident. Així doncs, es parteix de la constatació de que hi ha un vincle causal –tot i que indirecte– entre l'accident *in itinere* i la feina.

El Pla de Seguretat Viària Laboral

Per donar resposta als reptes que la mobilitat suposa per a la seguretat i la salut dels seus treballadors, les empreses poden dotar-se d'una eina molt útil: el Pla de Seguretat Viària Laboral. Es tracta d'un document orientat a l'anàlisi i la gestió de la seguretat en els desplaçaments amb vehicle que han de realitzar els treballadors d'un centre de treball. Aquest document pot contenir tant una anàlisi dels desplaçaments dels treballadors durant la jornada laboral, com també una anàlisi dels desplaçaments en anar i tornar de la feina (*in itinere*).

La part del Pla de Seguretat Viària Laboral que fa referència als desplaçaments en jornada de treball cal integrar-la en el sistema de la gestió de la prevenció de riscos laborals (en el Pla de prevenció de l'empresa).

Pes dels accidents de trànsit en la sinistralitat laboral

L'impacte que els accidents que pateixen els treballadors en el curs dels seus desplaçaments, ja siguin durant la jornada o per anar i tornar de la feina és significatiu en relació amb el conjunt de la sinistralitat laboral. A més, en tractar-se sovint d'accidents de trànsit, les seves conseqüències, amb relativa freqüència són molt greus o mortals.

Això s'aprecia clarament en les dades de sinistralitat laboral, ja que els accidents laborals de trànsit (sumant en jornada i *in itinere*) van suposar el 2013 un 12% del conjunt d'accidents de treball amb baixa a Catalunya. És important subratllar que els accidents de trànsit durant la jornada van suposar només el 3,4% dels accidents laborals durant la jornada de treball, però cal tenir present que més de tres quartes parts dels accidents de treball de trànsit són *in itinere*, i d'aquí l'important pes dels accidents de trànsit sobre el total d'accidents.

La gravetat que tot sovint tenen els accidents de trànsit fan que aquests tinguin molt de pes en la sinistralitat laboral mortal. Així, els accidents mortals de trànsit en l'entorn laboral suposen un 49% del total de les morts per accidents de treball a Catalunya. De tots els accidents laborals mortals de trànsit, dos terços corresponen a accidents *in itinere* i l'altre terç a accidents de trànsit durant la jornada de treball.

Evolució dels accidents de treball relacionats amb el trànsit

Durant el període 2009-2013 s'ha registrat una disminució dels índex d'incidència d'accidents de treball de trànsit, tant en jornada com *in itinere*. Per seguir l'evolució al llarg del temps de la sinistralitat cal tenir en compte els índexs d'incidència, per evitar que les dades apareguin distorsionades per l'efecte que la pronunciada disminució de l'ocupació en els darrers anys hagi pogut tenir en la reducció de la sinistralitat laboral viària.

Els índexs d'incidència (número d'accidents per cada 100.000 treballadors afiliats a la Seguretat Social) són el mètode més fiable per conèixer l'evolució de l'accidentalitat, ja que eliminen l'efecte distorsionant que les diferències en el nombre d'ocupats en cada període tenen sobre la interpretació de les dades de sinistralitat laboral. En el cas dels accidents de treball de trànsit en jornada s'ha aplicat una estimació, adaptant l'índex d'incidència al col·lectiu de treballadors que, d'acord amb la II Enquesta Catalana de Condicions de Treball, utilitza el vehicle "Moltes vegades o sempre" durant la seva jornada laboral, que suposa un 16,9% dels treballadors.

Així doncs, eliminat l'efecte de les variacions en el nombre d'ocupats a Catalunya, la reducció dels accidents de treball de trànsit durant la jornada ha estat entre 2009 i 2013 del 13,7%, tot i que en el darrer any del període s'ha produït un augment d'aquest tipus d'accidents, de vuit punts percentuals.

Pel que fa als accidents de treball de trànsit *in itinere*, l'evolució també marca una reducció, en aquest cas del 9,9% al llarg del període 2009-2013, així com un repunt del 2,6%

entre els anys 2012 i 2013. Per tant, l'augment dels accidents *in itinere* en l'últim any ha estat molt més suau que el registrat als accidents de treball de trànsit en jornada.

Aplicant la correcció de l'índex d'incidència estimat en els accidents laborals de trànsit en jornada de l'any 2013 segons la II Enquesta Catalana de Condicions de Treball, aquest és de l'ordre de 1,9 vegades superior a l'índex d'incidència dels accidents in itinere de trànsit del mateix any.

DUES PREGUNTES FREQÜENTS

Què és un Pla de Mobilitat?

Un Pla de Mobilitat està orientat a la recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures; la visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat; la intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport; la seguretat integral de les persones; el respecte al medi i als seus valors; la minimització del consum de recursos energètics i de sòl; la incorporació de sistemes de transport intel·ligents, més eficients i segurs, o la voluntat d'aprofitar les oportunitats de generació d'activitat econòmica a tots els racons del país (Llei 9/2003, de la mobilitat).

Quines empreses estan obligades a fer un estudi de la mobilitat generada?

Segons l'article 3.3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, aquests estudis s'han d'incorporar en els:

a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.
b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.
c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

Es consideren implantacions singulars:

a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb una superfície de venda superior a 5.000 m^2.
b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m^2.
c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.
g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.