CONCLUSIONES

1.- El trabajo determina la seguridad vial. La mitad de los accidentes de carretera tienen relación con el trabajo.

2.- Los accidentes in itinere son accidentes laborales. Las empresas tiene el deber de hacer prevención.

3.- La seguridad vial necesita cambios en las condiciones de trabajo. La prevención pasa por la reducción de la fatiga, organización adecuada de los descansos, eliminar las presiones horarias, organizar medios colectivos de transporte, organización adecuada de los tiempos de trabajo para los profesionales de la conducción...

4.- La seguridad en la carretera radica sobre la persona. Las capacidades psicofisicas del conductor se ve mermadas por la fatiga y el stress. Insistir en la velocidad, el alcohol, uso del móvil, etc. dejando en el olvido la problemática laboral es BLOQUEAR LAS SOLUCIONES al problema de la accidentalidad vial.

5. Deben investigarse los accidentes de tráfico laborales por parte de la DGT y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y en ellas deben intervenir los representantes de los trabajadores.

6.- Distribución adecuada del espacio de Viviendas, industria, oficinas,polígonos industriales, a traves de políticas públicas desarrolladascon los agentes sociales.

7.- Los profesionales del transporte son víctimas de un proceso de trabajo que lleva a la claudicación de sus capacidades psicofísicas. Si éstas no están en perfecto estado el accidente se producirá en cuanto aparezcan las circunstancias que lo posibiliten.

Resultados y SOLUCIONES

1 **La legislación** de prevención de riesgos laborales después de diez años **no ha resuelto el problema de los accidentes** porque los riesgos se han trasladado de la fábrica (modelo industrial) a la vía de circulación (modelo servicios).

2 **El sistema** de prevención nacional **no es el adecuado** para reducir los accidentes laborales. Este sistema **no puede reducir la accidentalidad**.

3 **Es necesario intervenir sobre la organización de la producción**, la organización **del territorio** y **sobre el modelo de prevención**: inspección, sanciones, mercantilismo de la prevención.

Las medidas de seguridad vial han de surgir fundamentalmente de la organización del trabajo. Las empresas tienen responsabilidades en la prevención de accidentes viales y, por tanto, deben desarrollar planes de prevención.

ACCIDENTALIDAD VIAL, movilidad laboral y trabajo

CC.OO.
Federación de Comunicación y Transporte
www.fct.ccoo.es

ACCIDENTALIDAD VIAL movilidad laboral y trabajo

Los trabajadores, VÍCTIMAS en la carretera

Los accidentes de trabajo y de tráfico tienen costes sociales (sufrimiento) y económicos socialmente inaceptables por su alto valor. Ambos aspectos preocupan a la opinión pública. Año tras año, las medidas políticas para reducir el problema no dan resultados.

Sin embargo los responsables, autoridades políticas y empresarios no hacen un análisis exhaustivo del problema. Se culpabiliza al individuo poniendo el acento en factores como la velocidad o el consumo de alcohol. Pero no se profundiza en las causas reales.

La entrada en vigor del carné por puntos pretende reducir esta siniestralidad. A pesar de ser una apuesta estratégica por la seguridad vial, no conseguirá su objetivo pues el problema de la seguridad vial es un problema estructural relacionado fundamentalmente con el modelo productivo.

Un problema social, como son los accidentes de tráfico o los accidentes laborales, necesariamente tiene que tener componentes estructurales relacionados con las formas sociales, políticas y económicas de la comunidad donde se producen. Nosotros aseguramos que la forma de trabajar y un modelo preventivo ineficaz son la causa real de esta accidentalidad, la que determina la prevalencia de estos accidentes.

De los 2.408 conductores muertos en 2004, **1.161 eran trabajadores que perdieron la vida en la carretera**.

- Profesionales de la conducción: **405**
- Accidentes "In Itinere": **491**
- Accidentes en desplazamientos en la jornada laboral: **265**

Esto es, **la mitad de los conductores muertos** en carretera, lo fueron **mientras trabajaban**, tantos o más que en los desplazamientos masivos de vacaciones, puentes y fines de semana.

TÓPICOS sobre accidentalidad vial que ocultan LA REALIDAD

Los tópicos sobre accidentalidad vial (consumo de alcohol, velocidad excesiva, uso de móviles, uso de Mp3, jóvenes, fines de semana, etc...) se desvanecen en estos datos, emergiendo con fuerza la accidentalidad vial por causas del trabajo.

¿Cuáles son las CAUSAS de esta accidentalidad?

1.- Transformaciones en el modelo productivo.

- Paso del modelo industrial al de servicios, sin ubicación física real.
- Deslocalización de la producción = alejamiento de los núcleos urbanos.
- Mayor movilidad, subcontratación y precariedad laboral.

2.- Transformaciones en la organización del trabajo.

- Jornadas laborales superiores a 40 horas.
- Prolongación de la jornada de trabajo con algún tipo de compensación (el 19,4% de los hombres y el 27,8% de las mujeres sin compensación alguna).
- Sobrecarga de trabajo y ritmo de trabajo elevado más de la mitad de la jornada laboral.
- Durante más de media jornada de trabajo se exige un nivel de atención alto o muy alto.
- El ritmo lo impone la demanda directa de los clientes o los plazos para la realización de la tarea.

Fatiga y estrés

3.- Transformaciones en el modelo territorial.

- Viviendas alejadas del lugar de trabajo.
- Exigencias de largos y continuos desplazamientos para la ejecución del trabajo.
- Dificultades para los traslados colectivos, por la dispersión de los lugares de trabajo.
- No se planifica el desarrollo territorial relacionando vivienda y trabajo. Cada uno va por su lado.