

### Movilidad y seguridad vial laboral

Según las estadísticas oficiales, una de las principales causas de siniestralidad laboral son los Accidentes de tráfico. En lo que va de año desde Enero del 2013 a Septiembre del 2013 el 16,41% de los accidentes de trabajo han sido motivados por desplazamientos. Si nos fijamos en concreto en la comunidad de Castilla León los accidentes "in itinere" suponen casi el 80% del total de accidentes de tráfico en Castilla y León.

Según identifica el lema de la campaña de la DGT de 2011, "uno de cada tres muertos en accidente laboral se produce en accidente de tráfico al ir o volver del trabajo". En 2012, en España se contabilizaron 52.411 bajas laborales por accidentes de tráfico, el 11% del total de todas las bajas laborales de ese año (143 accidentados al día).

Todas estas bajas suponen un coste de 150 millones de euros, punta del iceberg de los costes que puede suponer un accidente laboral, pues a este coste se deben sumar los costes de seguro, indemnizaciones, costes médicos y recursos sanitarios, peritajes, deterioro del clima laboral entre compañeros, etc..

Estas cifras no hacen más que respaldar la idea de que la utilización masiva del vehículo privado para acudir al trabajo acarrea perjuicios tanto para la salud de los trabajadores y trabajadoras, como para las empresas, incrementando los costes derivados de las bajas laborales (en 2012 conllevaron un coste de 148.490.822 euros, 2.833 euros por accidentado).

Por todo ello es fundamental la incorporación en las empresas de políticas preventivas en materia de accidentes, que contemplen y evalúen las

tanto los accidentes "in-itinere" como "en misión" dentro del sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales, ya que también los accidentes laborales asociados al tráfico se pueden y se deben prevenir.

Estas políticas preventivas deben hacer hincapié en todo el espectro de la población laboral, pues hay que destacar que la media de edad de los trabajadores que han sufrido un Accidente Laboral de Tráfico en 2012 es de 36,7 años.

Edad	II en nada	ALT en jor- in itinere	II ALT total
De 16 a 19	263,5	499,4	762,9
De 20 a 24	206,0	501,7	707,6
De 25 a 29	129,5	424,4	554,0
De 30 a 34	122,9	349,3	472,2
De 35 a 39	112,1	275,6	387,7
De 40 a 44	91,6	222,2	313,8
De 45 a 49	78,8	193,7	272,5
De 50 a 54	65,1	173,7	238,8
De 55 a 59	56,2	140,9	197,1
De 60 a más años	41,6	91,6	133,2
Total	100,4	265,1	365,5

Así todo Plan de Movilidad propulsado municipalmente y que se desarrolle en cualquier ámbito empresarial, debería coordinarse dentro o desde un plan que fomente la corresponsabilidad de las Administraciones Públicas implicadas y las empresas, haciendo especial hincapié a los accesos a los polígonos industriales y áreas comerciales o servicios, teniendo como objetivo principal generar un Sistema de gestión de la seguridad vial que permita reducir las muertes y heridos graves derivadas de los accidentes de tráfico.

Por lo tanto desde CCOO se insta a las administraciones locales y autonómicas para que fomenten el transporte público, mediante la búsqueda de nuevas soluciones orientadas a lograr un servicio público de transporte sostenible, ya que en las últimas décadas la planificación del territorio y la gestión de la movilidad han llevado caminos diferentes, provocando así, un abuso del vehículo privado en detrimento de otros medios de transportes alternativos.

Todo esto hace que sea prioritario abordar cuestiones tales como la intermodalidad, el fomento de los aparcamientos disuasorios en la periferia que den preferencia al transporte público, así como el incremento de la frecuencia de paso de los transportes públicos y la reducción tarifaria de los mismos.

Es imprescindible pues, un cambio de rumbo, un giro que pase por la constitución de foros de movilidad, integrados por administraciones, organizaciones empresariales y sindicales así como otros actores relevantes. Configurándose así un espacio de dialogo que contribuye a generar un hábitat donde se aúne desarrollo y seguridad, con calidad de vida.

### LA ASESORÍA RESPONDE

**Trabajo en una tienda de ropa de cara al público. Mi puesto de trabajo supone tanto la colocación de las prendas como cobrar las prendas que se llevan las clientas. La zona de cobro está situada justo frente de las puertas de acceso al comercio, muy próxima a la calle, por lo que la temperatura en su proximidad es muy baja en invierno y muy alta en verano. ¿Qué puedo hacer en esta situación en el trabajo?**

El trabajo con frío en interiores y al aire libre puede tener efectos adversos sobre la salud de los trabajadores. El enfriamiento de los tejidos corporales puede mermar nuestra capacidad física y mental, lo que explicaría el aumento de la probabilidad de accidentarnos.

Los dolores musculoesqueléticos son frecuentes en el trabajo con frío en interiores, además la respiración de aire frío puede causar síntomas respiratorios, síntomas que empeoran con la actividad física y la edad. Además, la exposición al frío puede ser el catalizador de algunas enfermedades, agravando los síntomas de otras de carácter crónico que padezca el trabajador. Las enfermedades cardiovasculares y disminución de la actividad pueden ser especialmente pronunciadas durante el trabajo en tiempo frío e implicando ejercicio físico.

El frío es un riesgo añadido al trabajo. Generalmente, se considera que éste riesgo existe cuando se trabaja a temperaturas iguales o inferiores a los 10-15º C, que pueden darse en interiores o a la intemperie.

Sólo la gestión correcta, que pasa por el conocimiento y la evaluación, permitirá evitar que el frío sea otro riesgo laboral que soportan muchos trabajadores.

Todo lo anteriormente expuesto, supone que se está incumpliendo la Normativa Laboral así como las obligaciones del Empresario en materia de salud laboral en los siguientes términos:

- Artículo 14 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales por el cual los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.
- Artículo 15 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales en el que se reflejan los principios de la acción preventiva.
- El Real Decreto 486/1997, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajos establece en su artículo 7 que la temperatura de los locales donde se realicen trabajos ligeros debe estar comprendida entre 14 y 25 ºC, y donde se realicen trabajos sedentarios propios de oficinas o similares estará comprendida entre 17 y 27ºC.

Los problemas de salud que pueden generar una condiciones térmicas inadecuadas hace que aumenten la probabilidad de sufrir accidentes y lesiones llegando en los casos más extremos a causar muertes.

Por lo que para enfrentarse y gestionar adecuadamente el riesgo del frío en el trabajo, debemos empezar por el conocimiento y la valoración del riesgo potencial, seguido de la aplicación de un plan de prevención, que vigilará con especial celo al grupo de riesgo.



Uno de los riesgos más importantes del trabajo son las condiciones termohigrométricas.

El estrés y confort térmico, humedad, corrientes de aire son parámetros que hacen que estas condiciones supongan una fina barrera entre desarrollar de forma segura y confortable las actividades del día a día en nuestro puesto de trabajo a desarrollarlo en una condiciones en las que puede ser el origen de daños a nuestra salud.

POR TU SEGURIDAD  
CUENTA CON NOSOTROS





## PUBLICACIONES



### "Nº 17 Revista Acción en salud Laboral"

Ya está disponible el nuevo número de esta revista que edita periódicamente la Secretaría de Salud Laboral de CC.OO. de Castilla y León. En este número recordamos a nuestros compañeros fallecidos en accidentes de trabajo, en un año que está siendo devastador en esta región. Además, se recogen siete artículos técnicos. El primero trata sobre la campaña de prevención de riesgos para jóvenes "Corta el Cable". El segundo, sobre los equipos de protección individual. También se habla de los planes de emergencia y los simulacros, obligatorios en todas las empresas pero desconocidos por la mayoría de trabajadoras y trabajadores. Además, encontramos un artículo sobre los problemas que se encuentran las trabajadoras para que el trabajo no implique un riesgo para la lactancia materna. Y finalmente aparece un artículo de drogodependencias, en el que se presenta la campaña "STOP, PIENSA, DECIDE" y otro sobre la participación en la gestión medioambiental de las empresas.

[http://www.castillayleon.ccoo.es/comunes/tecursos/1/pub108805\\_Accion\\_en\\_Salud\\_Laboral\\_n\\_17.pdf](http://www.castillayleon.ccoo.es/comunes/tecursos/1/pub108805_Accion_en_Salud_Laboral_n_17.pdf)

## "LOS ÚLTIMOS DATOS"

**La Delegación Especial de Castilla y León de la Agencia Tributaria se desplaza a la Avenida Salamanca en los próximos meses.**

A esta nueva ubicación se desplazarán las personas trabajando en la Agencia Tributaria en Valladolid (actualmente dispersos hasta en 5 centros de trabajo) y otros organismos de la Administración General del Estado como son la Dirección Provincial de Economía y Hacienda, Intervención Regional y Territorial de la Administración General del Estado y Tribunal Económico Administrativo Regional, hasta alcanzar una cifra cercana a las 520 personas.

A la movilidad cotidiana que supone el desplazamiento al centro de trabajo de la plantilla hay que sumar los desplazamientos de las personas que acuden a realizar gestiones, estimándose en una media de 979 contribuyentes diariamente (datos provisionales suministrados por la propia Agencia Tributaria, en espera de recibir datos detallados por meses).

Por ese motivo y para poder estimar la afección de la nueva situación entre los trabajadores y trabajadoras desde la US de CCOO se ha realizado una encuesta, consiguiendo la respuesta de casi un 40% del total de las personas empleadas afectadas. Los resultados indican que en la actualidad, para realizar los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo un 70% son de movilidad alternativa: La mayoría se desplaza en la actualidad andando (43%) y en autobús (30%). Solamente el 20% utiliza el coche particular o la moto.

En la previsión del medio de transporte a utilizar en la nueva ubicación se incrementan los transportes motorizados en detrimento de los desplazamientos a pie, que pierden 20 puntos porcentuales. El reparto modal que se deriva de los datos de las encuestas es el siguiente: en autobús el 35%; en coche o moto 32%, (incrementa un 10%); caminando el 22% y en bicicleta el 7%. Las encuestas indican una mayor demanda del transporte público: autobús urbano y servicio de alquiler de bicicletas.

Por todo ello; el Ayuntamiento de Valladolid, como organismo competente en la materia de movilidad debería de tener en cuenta la demanda de movilidad que genera esta nueva ubicación y el impacto en el conjunto de la movilidad de la ciudad.

El servicio que oferta el autobús urbano en la actualidad sería insuficiente. La ubicación del nuevo centro en la periferia de la ciudad dificulta la conexión con algunos barrios, en particular Delicias, Pajarillos y Las Flores, exigiendo tiempos de desplazamientos muy largos desincentivadores del uso del transporte público. Un 60% de las personas encuestadas evalúan el servicio actual insuficiente, indicando entre las principales medidas a adoptar para mejorar el servicio el establecimiento de rutas más directas (67%), seguido del aumento de frecuencias (60%) el aumento de las líneas existentes (33%).

Y por lo aquí expuesto SOLICITA:

- Que se evalúe la demanda de movilidad que va a suponer la nueva situación descrita en el documento y la repercusión sobre la movilidad general de la ciudad.
- Que se diseñen y ejecuten las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad universal al conjunto de la ciudadanía, entendiendo como tal la posibilidad de tener acceso sin impedimentos y de forma segura a los espacios y equipamientos públicos.
- Que en la planificación de las líneas, horarios y frecuencias de autobuses urbanos se tenga en cuenta la puesta en funcionamiento de estos centros en los próximos meses y se adecúe la oferta de los servicios.
- Que se incluya la dotación de aparca-bicis en la zona de influencia, la conexión con camil-bici en la ciudad y la ubicación de un punto de préstamo de bicicletas del servicio Valla-bici.

## NOTICIAS BREVES

**Un total de 479 trabajadores fallecieron en accidente laboral en los diez primeros meses del año, según datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.** De estos fallecimientos, un total de 384 se produjeron durante la jornada de trabajo. Los 95 accidentes mortales restantes registrados hasta octubre fueron "in itinere" (los que se producen en el trayecto de casa al trabajo y viceversa).

Por sectores, en los servicios fallecieron 208 trabajadores hasta octubre (+14,3%), en la industria se produjeron 75 accidentes mortales (-16,7%); en la construcción murieron 55 trabajadores (-15,4%), y en la agricultura perdieron la vida 46 trabajadores (-6,1).

Por sectores, servicios registró el mayor número de accidentes con baja en jornada de trabajo, al aglutinar 205.835 siniestros, seguido de la industria, con 70.500 accidentes; la construcción, con 33.930 accidentes, y el sector agrario, que registró 22.395 siniestros

**Carlos Díez asume que determinadas patologías psicosociales deberían ser consideradas enfermedades profesionales, como la depresión**

Prieto advierte de la dificultad de detectar estos riesgos y exige a la Junta que "se aplique" en su labor preventiva e inspectora. El director general de Trabajo y Prevención de Riesgos Laborales, Carlos Díez, asumió hoy que determinadas patologías ligadas a los riesgos psicosociales deberían ser consideradas enfermedades profesionales, sobre todo la depresión asociada al puesto de trabajo.

El Gobierno ha visto el pasado jueves 12 de diciembre un informe sobre la futura reforma de las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales con el objeto de incrementar la eficacia en la gestión del absentismo laboral injustificado y garantizar el buen uso de los recursos públicos que manejan estas entidades. En la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, ha dicho que las mutuas colaborarán en el control del absentismo laboral injustificado, si bien no ha explicado con qué instrumentos contarán para esa tarea.

## LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA

### Condenadas Renfe y Uralita por dos muertes por amianto

El Tribunal Superior ratifica la sanción de 83.500 euros al operador ferroviario

La sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) ha condenado en dos sentencias a Renfe y Uralita por su responsabilidad en la muerte de dos extrabajadores que estuvieron expuestos al amianto. En el caso de Renfe, los jueces señalan que el trabajador desarrolló un "mesotelioma pleural maligno" mientras prestaba "servicios en los talleres de la antigua Renfe" en los cuales se realizaba el "mantenimiento y la reparación" de material ferroviario "expuesto al amianto sin las adecuadas medidas de protección". En el caso de Renfe, la sala ratifica la condena del juzgado Social 4 de Barcelona, que impuso a la compañía el pago de 83.594,11 euros a la familia del empleado que había trabajado durante más de 30 años en la operadora. Esa sanción se debía a que el juez consideró demostrada la relación entre la enfermedad del trabajador, fallecido el 27 de octubre de 2010, y su exposición a las fibras de amianto. Renfe consideraba que la responsabilidad debía ser asumida por el gestor de la infraestructura ferroviaria Adif, que queda absuelta. Fuentes de Renfe aseguraron que los servicios jurídicos estudiarán el caso para decidir si recurren el fallo.

La sentencia reafirma la condena a Uralita de pagar el recargo del 50% sobre la pensión de viudedad de la esposa de un extrabajador de la antigua Rocalla SA, ubicada en Castelldefels, por haber fallecido por su exposición al amianto. Según el Col·lectiu Ronda, que ha llevado ambos casos, Uralita ya controlaba la empresa desde que Rocalla presentó el concurso de acreedores en 1982 mediante la compra de acciones. Una portavoz de la empresa dijo que Uralita recurre este tipo de sentencias al considerar que la compañía siempre ha cumplido con la normativa. Un estudio publicado por la Universidad de Granada publicado por BMC Cancer publicado recientemente señalaba, precisamente, que entre 1975 y 2010 más de 6.000 personas han fallecido de cáncer de pleura por su contacto con el amianto.

Si quieres aportar alguna opinión o sugerencia, envíanos un correo a: [boicoot@cleon.ccoo.es](mailto:boicoot@cleon.ccoo.es)