

Ocupación e incapacidad temporal: un estudio descriptivo en dos cohortes de trabajadores del sector del transporte público en Barcelona*

Mira, M.^{1,2}, Benavides, F.G.², Sáez, M.³, Barceló, M.A.³, Román, C.², Matamoros, J.¹

RESUMEN

Objetivo: Describir conjuntamente la incidencia y duración de los episodios de incapacidad temporal (IT) según diferentes ocupaciones en dos cohortes de trabajadores de empresas de transporte público de pasajeros.

Métodos: La población estudio fueron 5.456 trabajadores que estuvieron ocupados al menos seis meses entre el 1 de enero de 1994 y el 31 de diciembre de 1996. En total fueron contabilizados 9.416 episodios (7.081 lo fueron por enfermedad común) y 288.230 días de incapacidad laboral. La ocupación fue categorizada por un experto de acuerdo con el puesto de trabajo, las tareas y el nivel de cualificación profesional. La tasa de incidencia y duración mediana fueron computadas para contingencias comunes y laborales para cada una de las compañías.

Resultados: La tasa de incidencia fue casi el doble en ferrocarriles (21,52 por 10^{-4} persona/día) respecto a autobuses (12,96 por 10^{-4} persona/día), mientras que la duración mediana fue mayor en autobuses (12 vs. 9). Por ocupaciones las tasas más elevadas correspondieron a los mecánicos de ambas compañías (16,32 en autobuses y 25,34 por 10^{-4} en ferrocarriles) y al personal de vías (25,51) en la empresa de ferrocarril. El personal auxiliar fue el que tuvo una mayor duración mediana (23 y 12 en autobuses y ferrocarriles). Al comparar la frecuencia y duración de IT por contingencia (común vs. laboral) y por ocupación, los mecánicos también fueron los que presentaron mayores tasas por motivos laborales. Por el contrario, el personal auxiliar, los conductores de autobús y el personal de estaciones fueron las que las tuvieron más altas por contingencias comunes.

Conclusión: Las diferencias entre frecuencia y duración de la IT entre empresas podrían ser debidas al sistema de protección social específico para cada una de ellas y que en ambos casos mejoran el régimen general de la seguridad social. La comparación de las tasas de IT por ocupaciones dentro de cada empresa sugiere, como hipótesis de trabajo, que la ocupación tiene un papel relevante en la generación de un episodio de IT.

PALABRAS CLAVE

Incapacidad temporal, ocupación, salud laboral.

WORK AND TEMPORARY DISABILITY: A DESCRIPTIVE STUDY OF TWO COHORTS OF PUBLIC TRANSPORTATION WORKERS OF BARCELONA, SPAIN

ABSTRACT

Objective: To describe both sickness absence incidence and length according to different occupations in two worker cohorts from bus and subway companies.

Methods: Two worker cohorts (5,456 workers) from both bus and subway transport companies were analysed from 1994 to 1996. They reported 9,146 spells (7,081 were common diseases) and 288,230 absence days. An expert according to worker task, worksite and qualification level established occupation categories. Incidence rate and length median was computed for common diseases and work accidents in each company.

Results: Incidence rate was twice in subway company (21.52 per 10^{-4} person-days) respect to bus company (12.96 per 10^{-4}), while length median was higher in bus company (12 vs. 9). Per occupational categories, mechanical operators in both companies (16.32 and 25.34 per 10^{-4} in company A and B), and railway operator's (25.51) in Subway company had the highest incidence rates. Assistant staff had the highest length median (23 and 12 in bus and subway). Mechanical operators also reported the highest incidence rate due to work accidents. However, assistant staff, bus drivers and platform station workers had the highest incidence rates due to common diseases.

*Este estudio ha sido parcialmente financiado por el Fondo de Investigaciones Sanitarias (98/1001).

¹Transports Metropolitans de Barcelona.

²Salud Laboral. Facultat de Ciències de la Salut i de la Vida. Universitat Pompeu Fabra.

³Departament de Economia. Universitat de Girona.

Correspondencia:

Dr. Miquel Mira. Transports Metropolitans de Barcelona. C/ Honduras, 41-49. 08027 - Barcelona.

E-mail: mmira@tmb.net

Trabajo recibido el 21-V-99. Aceptado el 5-X-99.

Conclusions: Differences between both companies could be explained because they have different sickness absence benefit schemes. However, there were actual differences, in term of incidence rate and also length median, among occupational categories in each company. Occupation could play an important role in the aetiology of sickness absence episodes.

KEY WORDS

Sickness absence, occupation, occupational health.

INTRODUCCIÓN

El absentismo laboral de los trabajadores motivado por la contingencia de incapacidad temporal (IT) tiene un efecto sanitario y social negativo que afecta al trabajador que sufre la incapacidad, a la empresa pues aumenta los costes y disminuye la productividad y a la sociedad en su conjunto por la cuantía de las prestaciones sanitarias y económicas. En España, el porcentaje de horas de trabajo perdidas durante el año 1996 debido a la IT supuso más del 70% de todas las ausencias al trabajo¹ y un coste de dos billones de pesetas anuales para el Instituto Nacional de la Seguridad Social², en concepto de sustitución del salario y gasto sanitario. La magnitud del problema en las empresas, del absentismo laboral por motivo de salud (porcentaje de horas perdidas respecto a las horas teóricas a trabajar) certificados mediante una notificación médica, depende del sector de actividad económica al que pertenezcan e incluso dentro de un mismo sector la magnitud del problema es distinta. Así, por ejemplo, dentro del sector servicios las tasas varían entre el 2,8% en las empresas de informática y 7,07% en las de transporte urbano de pasajeros³.

Para hacer frente al problema existen dos estrategias, que no son excluyentes, ya que hay dos fases diferentes en la historia natural de la IT (fig. 1). La primera, que siguen la mayoría de las empresas y gobiernos, va dirigida a controlar los factores que determinan la duración del episodio de IT, los llamados factores pronósticos. La segunda, trata de reducir la incidencia de los episodios de IT, a través de la acción sobre los factores de riesgo. Así, por ejemplo, el gobierno español ha promulgado recientemente una serie de medidas legales con la finalidad de mejorar las medidas de control de los episodios de IT, reduciendo la duración de los episodios, dando entrada en su gestión a las Mutuas

de Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales⁴. Sin embargo, independiente de la bondad o no de esta medida, desde el punto de vista de la prevención, la prioridad debe ser identificar e intervenir sobre los factores de riesgo asociados a la incidencia⁵. Para ello, es necesario conocer en qué ocupaciones se producen más episodios de IT para, posteriormente, identificar los factores de riesgo asociados a sus condiciones de trabajo que puedan explicar las causas que determinan el por qué un trabajador que sufre un problema de salud, éste le llega a incapacitar o no para el trabajo⁶.

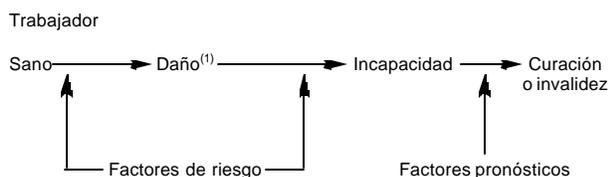
En los últimos años, diversos estudios epidemiológicos han abordado el problema de la incapacidad laboral y han demostrado que determinadas condiciones estructurales, organizativas y ambientales de los puestos de trabajo están asociados a una mayor incidencia de la incapacidad laboral⁷⁻¹⁰. También en nuestro país, varios autores¹¹⁻¹³ han sugerido la necesidad de identificar un modelo causal de la incapacidad temporal con la inclusión de los factores personales, laborales y sociales.

El objetivo de este estudio es describir la incidencia y duración de los episodios de IT según las diferentes ocupaciones en dos cohortes de trabajadores de empresas de transporte público.

Sujetos y métodos

Población de estudio. Los datos analizados proceden de dos empresas de transporte público de la ciudad de Barcelona. Las dos cohortes han incluido todas aquellas personas que trabajaron al menos seis meses entre el 1 de enero de 1994 y el 31 de diciembre de 1996. En total, 5.456 trabajadores (2.885 de Autobuses) y 5.712.784 personas-día (2.997.021 personas-día en Autobuses) fueron computados.

La información de cada trabajador fue obtenida del Departamento de Recursos Humanos y de las historias clínico-laborales de la Unidad de Prevención y Salud Laboral de ambas empresas. La ocupación fue categorizada de acuerdo con el puesto de trabajo, las tareas y el nivel de cualificación profesional. Se identificaron las siguientes ocupaciones: directivos, técnicos, mandos intermedios, administrativos, mecánicos, electricistas y personal auxiliar. Los conductores de autobús fueron sólo identificados en la compañía de



⁽¹⁾ Enfermedad o lesión.

Figura 1. Historia natural de la incapacidad temporal (IT).

transporte urbano de superficie (Autobuses) mientras que el personal de estaciones, motoristas de metro, conductores de coche/furgoneta, personal de vías y personal de mantenimiento sólo fueron identificados para la empresa Ferroviaria. Otros datos relacionados con las características profesionales (antigüedad y tiempo de trabajo), personales (género, edad, estado civil, número de hijos y nivel de estudios), conductuales (consumo de alcohol durante los últimos tres meses, hábito tabáquico y actividad física en el tiempo libre) y de salud (la presencia de enfermedades crónicas actuales y autopercepción de salud) fueron también obtenidas a partir de la historia clínico-laboral.

Registro de las incapacidades temporales. Todos los episodios de IT de tres o más días fueron certificados por un médico. Cuando la IT fue causada por enfermedad común o accidente no laboral, la notificación fue certificada por un médico del sistema público de salud. Cuando la ausencia era causada por un accidente laboral o una enfermedad profesional fue certificada por un

médico de la Mutua de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Todos los episodios de IT fueron registrados en ambas empresas incluyendo el número de identificación del trabajador, el tipo de contingencia de la IT (común o laboral), y las fechas del primer y último día del episodio.

Análisis estadístico. La medida de frecuencia de IT fue la tasa por 10.000 personas-días. Ésta se calculó según la siguiente fórmula: $T_i = \hat{A}e_i / (\hat{A}pd_i - \hat{A}d_i)$. Donde T_i es la tasa específica en la ocupación i , e_i es el número de episodios de IT en la ocupación i ; pd_i los días en el seguimiento de los trabajadores de la ocupación i , y d_i el número de días de ausencia por IT de los trabajadores de la ocupación i .

La transformación de los ficheros y el cálculo de las tasas para este estudio descriptivo, así como la mediana de la distribución de los días de ausencia por IT, fueron realizados con los programas SPSS y S-plus.

Tabla 1. Número y porcentaje de episodios de IT en la compañía de autobuses y de ferrocarriles (1994-1996)

Número de episodios	Trabajadores de autobuses		Trabajadores de ferrocarriles	
	n.º	%	n.º	%
0	1.059	(36,7)	712	(27,7)
1	831	(28,8)	598	(23,3)
2	518	(18,0)	450	(17,5)
3	244	(8,5)	255	(9,9)
4	114	(4,0)	198	(7,7)
5	68	(2,4)	116	(4,5)
6	21	(0,7)	93	(3,6)
7	9	(0,3)	52	(2,0)
8	9	(0,3)	30	(1,2)
9	5	(0,2)	15	(0,6)
10	2	(0,1)	22	(0,9)
+11	5	(0,2)	30	(1,2)
Total	2.885	(100,0)	2.571	(100,0)

Tabla 2. Frecuencia y número de episodios de incapacidad temporal por ocupación en autobuses (1994-1996)

Grupo ocupacional	Trabajadores n.º	Trabajadores con 0 episodio		Trabajadores con 1 episodio		Trabajadores con 2 episodios		Trabajadores con 3 episodios		Trabajadores con más de 3 episodios		Total episodios
		n.º	(%)	n.º	(%)	n.º	(%)	n.º	(%)	n.º	(%)	
Directivos	103	67	(65)	32	(31)	3	(3)	1	(1)	0	(0)	39
Supervisores	148	63	(43)	41	(28)	24	(16)	15	(10)	5	(3)	152
Técnicos	183	92	(50)	45	(25)	20	(11)	11	(6)	15	(8)	189
Administrativos	52	24	(46)	19	(36)	6	(12)	2	(4)	1	(2)	40
Mecánicos	231	70	(30)	65	(28)	41	(18)	25	(11)	30	(13)	368
Electricistas	57	14	(25)	26	(46)	8	(14)	6	(10)	3	(5)	75
Personal auxiliar	132	48	(36)	33	(25)	31	(23)	10	(8)	10	(8)	159
Conductores	1.979	681	(35)	572	(29)	384	(19)	174	(9)	168	(8)	2.646
Total	2.885	1.059	(37)	833	(29)	517	(18)	244	(8)	232	(8)	3.668

Resultados

Durante los tres años de seguimiento fueron contabilizados 9.146 episodios (5.456 en la empresa del ferrocarril), de los cuales 7.071 (77,5%) fueron causados por enfermedad común o accidente no laboral. El total de días perdidos de trabajo para el conjunto de todos los episodios fue de 288.320. El 36,7% de los trabajadores de autobuses y el 27,7% de los de ferrocarril no tuvieron ningún episodio de IT. Sin embargo, los episodios de IT fueron recurrentes en un número importante de trabajadores (tabla 1). Así, el 34,5% de los trabajadores de autobuses y el 49% de los

trabajadores del ferrocarril tuvieron dos o más episodios de IT durante este mismo período de seguimiento.

Por ocupaciones, los mecánicos fueron los que tuvieron una mayor repetición de episodios en autobuses (tabla 2): el 42% presentó dos o más episodios y el 13% presentó más de tres episodios; mientras que en el ferrocarril (tabla 3) la mayor repetición de episodios de IT correspondió al personal de vías: el 32% también tuvo más de tres episodios. Por el contrario, en ambas empresas, el grupo de directivos fue el que presentó una menor recurrencia de episodios.

Al comparar las tasas de incidencia de episodios

Tabla 3. Frecuencia y número de episodios de incapacidad temporal por ocupación en ferrocarriles (1994-1996)

Grupo ocupacional	Trabajadores n.º	Trabajadores con 0 episodio		Trabajadores con 1 episodio		Trabajadores con 2 episodios		Trabajadores con 3 episodios		Trabajadores con más de 3 episodios		Total episodios
		n.º	(%)	n.º	(%)	n.º	(%)	n.º	(%)	n.º	(%)	
Directivos ⁸⁹	52	(59)	25	(28)	8	(9)	2	(2)	2	(2)	55	
Supervisores	211	86	(41)	41	(19)	34	(17)	16	(7)	34	(16)	328
Técnicos ⁹⁷	45	(46)	20	(21)	10	(10)	6	(6)	16	(16)	131	
Administrativos	136	41	(30)	45	(33)	23	(17)	10	(7)	17	(13)	208
Mecánicos	199	39	(19)	43	(22)	34	(17)	32	(16)	51	(26)	505
Electricistas	228	60	(26)	58	(25)	46	(20)	24	(12)	40	(17)	449
Conductores de coche/furgoneta	16	6	(37)	4	(25)	1	(6)	0	(0)	5	(31)	37
Personal auxiliar	125	22	(18)	32	(26)	27	(22)	12	(10)	32	(26)	307
Personal de estaciones	904	241	(27)	183	(20)	165	(18)	95	(11)	220	(24)	2.157
Conductores de metro	435	98	(22)	110	(25)	81	(19)	46	(11)	100	(23)	965
Personal de vías	98	17	(17)	27	(28)	12	(12)	11	(11)	31	(32)	247
Personal de mantenimiento	33	6	(18)	8	(24)	9	(27)	3	(9)	7	(21)	67
Total	2.571	713	(28)	596	(23)	450	(18)	257	(10)	555	(21)	5.456

Tabla 4. Duración mediana y tasa de los episodios de IT en la empresa de autobuses y de ferrocarriles por ocupación (1994-1996)

Grupo ocupacional	Autobuses		Ferrocarriles	
	Duración mediana	Tasa por 10 ⁻⁴	Duración mediana	Tasa por 10 ⁻⁴
Directivos	10	3,58	7	5,85
Supervisores	10	9,61	8	14,94
Técnicos	9	9,78	7	12,91
Administrativos	11	7,24	9	14,37
Mecánicos	12	16,32	11	25,34
Electricistas	9	12,80	9	20,16
Personal auxiliar	23	12,09	12	24,43
Conductores de autobuses	13	13,92	—	—
Conductores de metro	—	—	9	21,45
Personal de estaciones	—	—	9	24,93
Personal de vías	—	—	11	25,51
Conductores de coche/furgoneta	—	—	11	22,56
Personal de mantenimiento	—	—	11	19,52
Total	12	12,96	9	21,52

Tabla 5. Tasa y duración mediana de los episodios de IT por contingencias comunes y laborales por ocupaciones en autobuses y en ferrocarriles

Grupo ocupacional	Contingencias comunes		Contingencias laborales	
	Tasa por 10 ⁻⁴ personas-día	Duración mediana	Tasa por 10 ⁻⁴ personas-día	Duración mediana
<i>Autobuses</i>				
Directivos	3,49	10	0,09	17
Supervisores	7,06	10	2,47	9
Técnicos	8,69	9	1,06	10
Administrativos	5,96	12	1,23	8
Mecánicos	8,66	15	7,23	12
Electricistas	7,81	12	4,84	8
Personal auxiliar	10,22	28	1,67	15
Conductores de autobuses	10,62	13	3,09	12
Total	9,70	13	3,07	12
<i>Ferrocarril</i>				
Directivos	5,74	7	0,11	3
Supervisores	11,86	7	3,01	11
Técnicos	12,02	7	0,89	8
Administrativos	13,02	8	1,31	14
Mecánicos	15,93	11	9,18	11
Electricistas	15,08	8	4,94	11
Personal auxiliar	19,11	12	5,09	12
Conductores de metro	16,80	8	5,49	11
Personal de estaciones	20,03	8	4,69	11
Personal de vías	17,87	12	7,44	11
Conductores de coche/furgoneta	17,25	10	4,07	12
Personal de mantenimiento	12,09	11	7,28	11
Total	16,85	9	4,52	11

de IT, (tabla 4), observamos que en ferrocarriles fue casi el doble que en autobuses (21,52 vs. 12,96). Por ocupación, las tasas más altas fueron las de los mecánicos en ambas compañías (16,32 en autobuses y 25,34 en ferrocarriles), junto con los operarios de vías (25,51) y el personal de estaciones (24,93). Por el contrario, la duración mediana fue mayor en autobuses de 12 días, con un rango entre nueve y 23 días, mientras que en ferrocarriles fue de 9 y el rango entre siete y 12 días; siendo el personal auxiliar en ambas empresas el que tuvo una mayor duración mediana (23 días en autobuses y 12 en ferrocarriles). Los directivos de ferrocarriles, los técnicos de ambas empresas y los electricistas de autobuses fueron los que tuvieron una menor duración mediana de los episodios (7/8 días en ferrocarriles y 9/10 en autobuses).

Al comparar la frecuencia y duración según el tipo de contingencia (tabla 5), observamos que las tasas fueron mucho mayores para la enfermedad común y el accidente no laboral en comparación con el accidente laboral y la enfermedad profesional (9,70 vs. 3,07 en autobuses y 16,85 vs. 4,52 en ferrocarriles). Respecto a las ocupaciones, los que presentaron mayores tasas por motivos laborales fueron los mecánicos (7,23 en autobuses y 9,18 en

ferrocarriles), el personal de vías (7,44) y los operarios de mantenimiento (7,28) de ferrocarriles. En contraste, por enfermedad común y accidente no laboral, el personal auxiliar en ambas compañías (10,22 y 19,11 respectivamente), los conductores de autobús (10,62) y el personal de estaciones (20,03) fueron las ocupaciones que mostraron las tasas más elevadas. La duración mediana más alta se observó entre el personal auxiliar de autobuses por contingencia común (28 días), aunque también los directivos de autobuses presentaron una duración media por contingencia laboral elevada (17 días).

La tasa de IT también varía en función de algunas variables demográficas, profesionales, conductuales y de salud (tabla 6). Por ejemplo, ser mujer, tener menos de 31 años, estar divorciado/a o tener tres o más hijos fueron factores personales que se asociaron a las mayores tasas de IT en ambas empresas. Contrariamente, el tener un nivel educativo universitario se asocia a las menores tasas, tanto en autobuses (5,17) como en ferrocarriles (12,79). El consumo de alcohol, tabaco y la práctica de ejercicio físico no mostraron un patrón claro, aunque estos ítem tuvieron un elevado número de no respuestas. Igualmente, la antigüedad en la empresa tampoco mostró un

Tabla 6. Duración mediana (días) y tasa de IT (por 10.000 personas-días) en la empresa de autobuses y de ferrocarriles según variables demográficas, laborales y de salud (1994-1996)

Variables	Autobuses			Ferrocarriles			
	Trabajadores	Duración mediana	Tasa	Trabajadores	Duración mediana	Tasa	
<i>Género:</i>	Hombre	2.784	10,0	12,79	2.206	12,5	20,13
	Mujer	101	9,5	16,60	365	11,5	28,27
<i>Edad (1):</i>	Menos de 31	448	8,0	15,26	404	9,0	22,49
	31 a 40	837	9,0	14,55	278	9,5	21,38
	41 a 50	597	10,0	11,55	915	13,5	21,79
	51 a 60	821	11,5	12,73	858	19,5	20,82
	Más de 60	182	11,5	7,02	116	17,0	15,44
<i>Estado civil:</i>	Soltero/a	442	8,0	13,55	425	11,0	21,19
	Casado/a	2.356	10,0	12,72	2.060	12,5	20,91
	Divorciado/a	70	9,5	17,47	58	12,0	32,58
	Viudo/a	17	9,0	10,12	28	48,5	21,88
<i>Hijos:</i>	Ninguno	668	10,0	12,86	641	10,0	21,60
	1	639	10,0	12,99	419	10,0	22,18
	2	1.046	10,0	12,48	1.011	13,0	19,58
	3 o más	532	11,0	13,81	500	17,0	23,32
<i>Nivel de estudios:</i>	Saben leer/escribir	556	19,0	11,27	557	11,0	21,41
	Primarios	1.011	12,0	13,74	771	10,0	22,26
	Secundarios	884	9,5	14,41	642	9,0	19,90
	Universitarios	143	10,0	5,17	177	8,0	12,79
	Desconocido	291	19,5	13,09	424	11,0	24,53
<i>Antigüedad en la empresa (cuartiles) (1):</i>	Menos de 7 años	992	8,5	14,70	515	9,5	21,58
	7 a 19	638	10,0	14,24	650	12,0	22,03
	20 a 26	579	10,5	12,33	938	15,0	19,96
	Más de 26	676	11,0	10,00	468	20,0	22,29
<i>Tiempo de trabajo (1):</i>	Fijo día	669	13,0	10,36	1.905	10,0	20,37
	Fijo noche	126	18,0	13,53	271	12,2	21,61
	Turnos	2.090	9,0	13,75	395	7,0	26,18
<i>Consumo de alcohol (1):</i>	Nunca	805	13,0	13,52	393	9,5	27,05
	Semanal	1.069	11,0	13,27	995	9,0	20,28
	Diario	767	12,5	12,13	927	10,0	19,54
	Desconocido	244	20,0	12,07	296	12,0	22,11
<i>Tabaco (1):</i>	No fumador/a	1.272	12,5	11,98	1.043	9,0	17,86
	Ex fumador/a	242	12,0	14,30	285	9,5	20,09
	Fumador	1.130	11,0	13,89	951	9,5	24,99
	Desconocido	241	20,5	12,11	292	12,0	22,05
<i>Actividad física (1):</i>	Nunca/ocasional	1.434	12,0	13,13	1.383	10,0	22,45
	Regularmente	1.205	11,0	12,78	889	8,5	18,91
	Desconocido	246	21,5	12,36	299	12,0	22,20
<i>Presencia de enfermedad crónica (1):</i>	Ninguna	1.543	11,0	11,45	1.662	9,5	20,08
	Una	517	12,0	14,69	515	9,0	20,86
	Dos o más	825	14,5	14,45	394	11,0	26,41
<i>Autopercepción de salud (1):</i>	Muy buena/buena	2.610	11,5	12,81	2.229	9,5	20,66
	Regular/mala	27	26,5	33,42	37	11,0	53,42
	Desconocido	248	22,5	12,15	305	12,0	21,79

(1) El valor de esta variable corresponde a su valor al principio del seguimiento.

patrón claro, aunque sí que parece que el trabajo a turnos en ambas empresas, especialmente en ferrocarriles, se asocia a una mayor tasa de IT (13,75 en autobuses y 25,1 en ferrocarriles). Por el contrario, la duración mediana de los episodios es más alta en el turno fijo de noche (18 días en autobuses y 12,2 en ferrocarriles) que en el fijo de día o el trabajo a turnos. Finalmente, los trabajadores con problemas crónicos de salud y mala percepción de salud también registraron un mayor tasa de incidencia y duración mediana del episodio de IT.

Discusión

Entre los resultados más sobresalientes cabe mencionar la gran diferencia que se observa entre la incidencia de IT en ferrocarriles y autobuses. Esta diferencia fue sobre todo en relación a las contingencias comunes (16,85 vs. 9,70, respectivamente). Respecto a las contingencias laborales la incidencia fue algo más similar (4,52 vs. 3,07, respectivamente). Esta mayor incidencia parece producirse porque hubo un mayor número de trabajadores que repitieron más de un episodio en ferrocarriles (49%) frente a este grupo en autobuses (34,5%). En este estudio, dada la disponibilidad de los datos, no ha sido posible distinguir si la repetición de los episodios era por la misma o distinta enfermedad. Con relación a la duración, por el contrario, ésta fue mayor en autobuses que en ferrocarriles (12 vs. 9, respectivamente), aunque, de nuevo, la duración en los episodios por contingencias laborales fue similar (12 vs. 11).

Una primera explicación, al menos parcial, a esta diferencia observada, principalmente con relación a la mayor incidencia de IT por contingencias comunes en ferrocarriles, puede venir de la existencia de un sistema de protección social mejorado para los trabajadores de esta empresa mediante convenio colectivo, que garantiza prácticamente el disfrute del salario completo desde el primer día de baja por IT a estos trabajadores en todos los episodios de IT, a diferencia de los de la otra empresa cuyo sistema de protección también mejora el general de la seguridad social¹⁴, pero sólo para el primer episodio que se produce dentro del período de un año. Sin embargo, antes de afirmar que esta conclusión es cierta, habría que tener en cuenta otras posibles diferencias entre ambas empresas, como, por ejemplo, la edad, el género y otras características laborales y sanitarias de los trabajadores de ambas empresas. A la espera de realizar este análisis más detallado, que queda fuera del objetivo del presente trabajo, sí que parece razonable concluir que siempre que se comparen la frecuencia y la duración de la IT en diferentes empresas o países se debe de tener en

cuenta el sistema de protección social de cada colectivo¹⁵, pues, además de otras posibles explicaciones, esta característica puede explicar parte de las diferencias encontradas.

Al comparar ya dentro de cada empresa, donde el sistema de protección es igual para todos los trabajadores, observamos importantes diferencias entre las distintas ocupaciones, principalmente con relación a la frecuencia de IT. Una diferencia entre ocupaciones que observamos en ambas empresas y, además, en el mismo sentido: la frecuencia fue mayor entre aquellas ocupaciones que suponen un mayor esfuerzo físico (manipulación de cargas, posturas forzadas, etc.) y un medio ambiente de menor calidad (ruido, polvo, humos, etc.). Ésta sería una posible hipótesis que explicaría la elevada frecuencia encontrada entre los mecánicos de ambas empresas o el personal de vías en ferrocarriles. Esta mayor frecuencia también se observó en el personal auxiliar (porteros, guardas, etc.) cuyo colectivo está formando por trabajadores con algún grado de disminución física o psíquica que ha motivado un cambio de puesto de trabajo, respecto al suyo de origen, precisamente por motivos de salud. Por tanto en este grupo profesional la posible explicación de esta mayor frecuencia de incapacidades temporales estaría más asociada con las condiciones de salud de los trabajadores que ocupan estos puestos y no tanto con las condiciones de trabajo de los mismos, las cuales son especialmente favorables y reservadas a personal con algún grado de disminución, tal y como hemos comentado anteriormente. A esta lista de ocupaciones con una elevada frecuencia habría que añadir el personal de estaciones de ferrocarriles, la cual podría ser explicada, a diferencia de las anteriores ocupaciones, por la existencia de un tipo de tarea donde coexiste una baja demanda, tanto física (sedentarismo) como psíquica (monotonía), y un bajo control de sus tareas (horarios, agresiones, etc.). Por el contrario, los directivos, supervisores, técnicos y administrativos de ambas empresas son los grupos ocupacionales que presentan las menores tasas de IT, posiblemente por realizar un tipo de tarea que no supone esfuerzos físicos especiales, en un medio ambiente de mejor calidad y con un mayor control (satisfacción, motivación, etc.) de la misma. Estos datos son concordantes con los de otros autores que vinculan las mayores tasas de IT con ocupaciones que tienen un alto nivel de demandas, tanto físicas como psíquicas y un bajo nivel de control^{16, 17}.

Estas diferencias entre las distintas ocupaciones son menores cuando el impacto de la IT se mide a través de la duración. Especialmente en la empresa de ferrocarriles, con un rango entre siete y 12 días. En autobuses, si excluimos la cifra de 28 días de mediana correspondiente al personal auxiliar,

también el rango es pequeño, entre nueve y 15 días. Este resultado sugiere, como era de esperar, que la ocupación tiene un papel más relevante con relación a la incidencia (etiología) que respecto a la duración (pronóstico).

Otro resultado a destacar en este estudio descriptivo es que el posible papel etiológico de la ocupación en la incidencia de la IT se observa tanto para las contingencias comunes como laborales, aunque las cifras sean siempre menores en estas últimas. Este resultado puede hacer pensar que algunas de estas IT comunes podrían estar relacionadas con las condiciones de trabajo. Recientemente, un estudio preliminar ha estimado que el 19,6% de los episodios de IT por contingencias comunes podrían ser de origen laboral¹⁸.

Dado el carácter descriptivo del estudio, no se puede establecer que haya o no algún tipo de asociación entre la ocupación y la frecuencia de IT, aunque los resultados encontrados permiten sugerir, como hipótesis de trabajo, que la ocupación tiene un papel relevante en la generación de un episodio de IT. Tanto en las que se producen debidas a las enfermedades profesionales y lesiones del trabajo, lo que ya era de esperar, como en la incidencia de los episodios de IT por enfermedades comunes, las cuales en principio —puede haber un porcentaje que sí— no están producidas por las condiciones de trabajo, pero que sí pueden determinar la incapacidad. Es decir, ante una enfermedad común, como puede ser un resfriado común del que se supone no tiene su origen en las condiciones de trabajo, éstas sí pueden determinar que un trabajador sea incapaz de realizar su trabajo, si éste se realiza en condiciones de precariedad física y/o psicosocial, o por el contrario seguir trabajando, si éste se realiza en condiciones adecuadas.

La confirmación de estas hipótesis requiere tener en cuenta otras variables, como la edad, el género, las enfermedades previas, el nivel de estudio, etc., a la hora de valorar si existe o no dicha asociación. El interés por su verificación está determinado por la posibilidad de prevenir la frecuencia de la IT a través de la actuación de los Servicios de Prevención de las empresas, ya que a ellos les corresponde mejorar las condiciones de trabajo mediante el plan de prevención. Los Departamentos de Recursos Humanos, que son los que sufren más directamente, además del propio trabajador, las consecuencias de los episodios de IT y los Servicios de Prevención, como responsables de la calidad de las condiciones de trabajo, tienen en el estudio y prevención de la IT una excelente oportunidad para desarrollar un trabajo en común.

BIBLIOGRAFÍA

1. Encuesta de coyuntura laboral. Madrid: Ministerio de

- Trabajo y Seguridad Social. Dirección General de Informática y Estadística. Secretaría General de Estadística; 1996. p. 44.
2. Anuario de Estadísticas Laborales. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; 1997. p. 840-41.
3. Mira M. Absentismo laboral. En: Benavides FG, Ruiz C, Garcia AM (Eds.) Salud Laboral, conceptos, técnicas para la prevención de riesgos laborales. Barcelona: Masson; 1997. p. 351-61.
4. Boletín de salud laboral para delegadas y delegados de prevención de CC.OO. Valencia: ISTAS 1998;2:16.
5. Rose G. The strategy of preventive medicine. Oxford: Oxford University Press; 1992.
6. Moncada M, Manzanera R, Armengol R. La salud de los trabajadores y del sistema sanitario: A propósito de los cambios en la gestión de la incapacidad temporal. Quaderns CAPS 1998;27:75-9.
7. Chevalier A, Luce D, Blanc C, Goldberg M. Sickness absence at the French National Electric and Gas Company. Br J Ind Med 1987;44:101-10.
8. Alexanderson K, Leijon M, Akerlind Y, Rydh H and Bjurulf P. Epidemiology of sickness absence in a Swedish county in 1985, 1986 and 1987. Scand J Soc Med 1994; 22:27-34.
9. Kristensen TS. Sickness absence and work strain among danish slaughterhouse workers: an analysis of absence from work regarded as coping behaviour. Soc Sci Med 1991; 32:15-27.
10. North F, Syme SL, Feeny A, Shipley MJ, Marmot MG. Psychosocial work environment and sickness absence among british civil servants: the Whitehall II study. Am J Public Health 1996;86:332-40.
11. Escrivá V, Pérez-Hoyos F, Bolumar F. Absentismo laboral del personal de enfermería en los hospitales valencianos. Gac Sanit 1992;6:239-44.
12. Buitrago F, Lozano L, Fernández Lozano C, Bonino F et al. Incapacidades laborales transitorias de los colectivos profesionales administrativos y de enfermería. Gac Sanit 1993;7:190-5.
13. Moncada S, Cortés I, Molinero E, Artazcoz L, Borell C. Absentismo laboral y categoría profesional en la cohorte «Casa Gran» del Ayuntamiento de Barcelona, 189-93. Pamplona: Congreso SESPAS; 1997.
14. Muñoz FM. Incapacidad laboral. En: Benavides FG, Ruiz C, Garcia AM (Eds.) Salud Laboral, conceptos, técnicas para la prevención de riesgos laborales. Barcelona: Masson, 1997. p. 111-8.
15. Prins R, De Graaf A. Comparison of sickness absence in Belgian, German, and Dutch firms. Br J Ind Med 1986; 43:529-36.
16. Briner RB. Absence from work. BMJ 1996;313:874-7.
17. Benavides FG, Aranaz J, Bolumar F, Alvarez-Dardet C. La incapacidad laboral transitoria, algo más que un problema de salud. Rev San Hig Pub 1990;64:749-57.
18. Castejón J, Jarque S, Benach J, Company A, Fàbrega O, Funes X, Benavides FG. El papel de las condiciones de trabajo en la incapacidad temporal por enfermedad común y accidente no laboral: resultados de un estudio piloto (En prensa).