

Seguridad vial laboral



FINANCIADO POR:

EI2017-0004



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.



Índice

1. Introducción **3**
2. Análisis y evolución de los accidentes laborales de tráfico, accidentes con baja y mortales **3**
 - 2.1 Siniestralidad de ALT:
ALT en jornada de trabajo y ALT en itinere **8**
 - 2.2 Condiciones de trabajo **16**
3. Ejemplos en buenas prácticas en seguridad vial laboral **21**
4. Propuestas y consejos para la negociación colectiva **32**
5. Bibliografía **34**
6. Normativa **34**
7. Recursos web **35**

EDITA

Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente UGT-CEC

DISEÑA E IMPRIME

Blanca Impresores S.L.

Depósito Legal: M-16512-2019

En la redacción de este documento el uso del masculino hace referencia a personas de ambos sexos. La redacción no tiene intención discriminatoria, sino que se ha buscado la facilidad de lectura del texto.

1. INTRODUCCIÓN

El número de accidentes laborales sigue aumentando cada año. Los accidentes laborales de tráfico tanto en jornada de trabajo como en itinere también lo hacen. Durante los últimos 5 años el 11% de todos los accidentes de trabajo, se corresponden con accidentes de tráfico, y en los últimos 3 años, este porcentaje aumenta hasta el 11,6% calculado con los datos provisionales de accidente de 2018.

El presente documento analiza la evolución de los accidentes laborales de tráfico en los últimos años y relaciona aspectos como la edad, el sexo, el sector al que pertenecen los trabajadores, etc. a través de las estadísticas oficiales que ofrece el Ministerio de Trabajo, Migraciones y seguridad Social.

En una segunda parte, se establecen las bases para poder proponer las medidas preventivas más adecuadas en cada caso junto con algunas propuestas para incorporar a la negociación colectiva en las diferentes empresas.

2. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO, ACCIDENTES CON BAJA Y MORTALES

La Ley General de la Seguridad Social define en su artículo 156 del RD 8/2015, de 30 de octubre, el **accidente de trabajo** como “*toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena*”, además indica entre otras cosas, que “*Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: los que sufra el trabajador/a al ir o al volver del lugar del trabajo.*”

La definición de **accidente de tráfico** podemos encontrarla en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre y en la que se describen las circunstancias que definen estos accidentes. En ella se establece que un accidente de tráfico se produce o tiene su origen, *en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*. También se establece, que a consecuencia de dicho accidente resulten heridos o fallecidos y en él debe participar un vehículo en circulación.

Los accidentes viales laborales pueden producirse durante el trayecto desde el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo y hablaríamos así de accidente “in itinere”, o pueden producirse durante la jornada laboral por motivos de trabajo (transporte de mercancías, pasajeros, desplazamientos a reuniones, a visitas con clientes, etc.), en este caso hablaríamos de accidentes “en misión”.

Por todo esto, los accidentes laborales de tráfico son la suma de los accidentes laborales de tráfico que suceden durante la jornada de trabajo (tanto en los centros de trabajo como en los desplazamientos durante la jornada) más los accidentes laborales de tráfico que suceden in itinere. Todos ellos se consideran accidentes laborales y como tales deben prevenirse.

En el Informe de accidentes laborales de tráfico de 2017 del INSST¹, se utilizan otros conceptos relativos a los accidentes laborales de tráfico y que se utilizan también en la base de datos empleada para la realización de la Estadística de Accidentes de Trabajo (ESTADEL) del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social (en adelante MTRAMISS). Estos conceptos se indican en la siguiente figura:

Accidente laboral de tráfico (ALT), aquel accidente de trabajo registrado a través del sistema ESTADEL, en el que se consignado la casilla correspondiente a ACCIDENTE DE TRÁFICO.

Accidente laboral de tráfico en jornada de trabajo (ALT en jornada), aquel accidente de trabajo registrado a través del sistema ESTADEL, que ha sucedido durante la jornada habitual de trabajo y en el que se ha consignado la casilla correspondiente a ACCIDENTE DE TRÁFICO.

Accidente laboral de tráfico in itinere (ALT in itinere) el accidente de trabajo registrado a través del sistema ESTADEL, que ha sucedido al ir o volver del domicilio habitual al centro de trabajo o viceversa, y en el que se ha consignado la casilla correspondiente a ACCIDENTE DE TRÁFICO.

Si analizamos los datos estadísticos los accidentes laborales publicados por el MTRAMISS de los últimos años observamos que los accidentes laborales de tráfico aumentan.

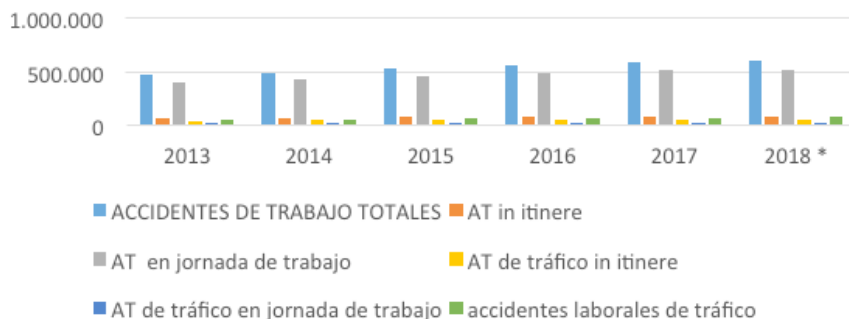
En los últimos años, el 11% de todos los accidentes de trabajo, se corresponden con accidentes de tráfico, tanto en jornada de trabajo como en itinere, y en los últimos 3 años, este porcentaje aumenta hasta el 11,6% que se calcula con los datos provisionales de accidente de 2018.

Como podemos ver en la siguiente tabla, todos los accidentes laborales aumentan, también los accidentes de trabajo en itinere y jornada de trabajo. También lo hacen los relacionados con el tráfico, de forma que aumentan los accidentes in itinere debidos a causas de tráfico y los accidentes de tráfico en jornada de trabajo.

¹ <http://www.insht.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Riesgos%20especificos/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/Tráfico%202017.pdf>

	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES	468.030	491.099	529.248	566.235	596.606	602.316
AT in itinere	63.746	66.474	71.225	77.170	81.524	82.279
AT en jornada de trabajo	404.284	424.625	458.023	489.065	515.082	520.037
AT de tráfico in itinere	37.723	39.939	43.202	47.761	50.475	51.289
AT de tráfico en jornada de trabajo	14.406	14.477	15.640	16.976	18.633	18.652
Accidentes laborales de tráfico	52.129	54.416	58.842	64.737	69.108	69.941
% de los accidentes de trabajo totales	11	11	11	11,4	11,6	11,6

Evolución de los accidentes de trabajo de tráfico en los últimos 6 años



Fuente: Elaboración propia a partir de los Informes de accidentes laborales de tráfico publicados por el INSST.

En cuanto a la gravedad de los accidentes, nos vamos a limitar a analizar los datos relacionados con los accidentes mortales, simplemente por no excedernos en la exposición de demasiados datos estadísticos que están disponibles como hemos dicho en las estadísticas de los accidentes de trabajo publicados por el MTRAMISS, así como en los correspondientes Informes de accidentes laborales de tráfico publicados anualmente por el INSST.

En primer lugar, al analizar los índices de incidencia de accidentes mortales de los últimos años, vemos que no se aprecian grandes diferencias.

Evolución del índice de incidencia accidentes mortales



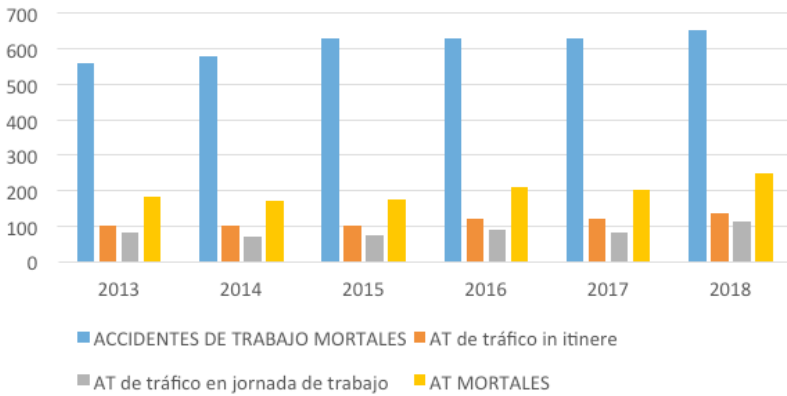
Es al analizar las cifras sobre los datos de accidentes mortales donde realmente podemos darnos cuenta de la magnitud del problema.

Como podemos apreciar en la tabla siguiente, el número de accidentes mortales debido a causas relacionadas con el tráfico, ha ido en aumento progresivamente. Por un lado, suben los accidentes de trabajo in itinere por causa del tráfico, pero también lo hacen los accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo, lo que se traduce en el aumento de las cifras de muerte por accidente laboral de tráfico.

El número de muertes supera las 200 desde el año 2016. El número de muertes por esta causa en 2018 que asciende a 249 y es especialmente preocupante. En el caso de los datos del año 2018, debemos recordar que se calcula con los datos provisionales ofrecidos por el Ministerio de Trabajo, pero no se esperan variaciones significativas.

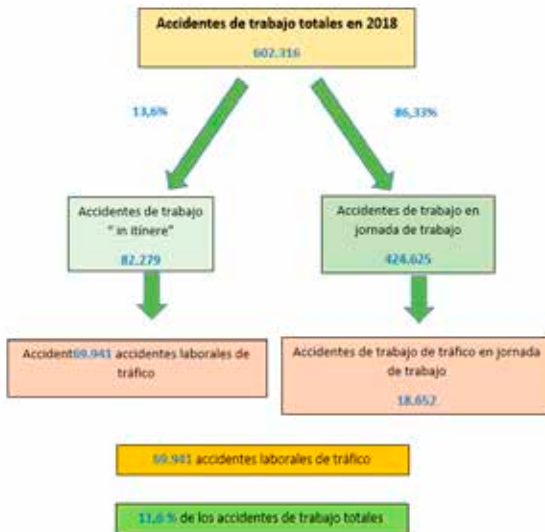
ACCIDENTES MORTALES	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	558	580	629	629	629	652
AT de tráfico in itinere	100	99	101	120	120	136
AT de tráfico en jornada de trabajo	81	71	72	88	82	113
AT MORTALES TOTALES	181	170	173	208	202	249

Evolución de los accidentes mortales de tráfico



Fuente: Elaboración propia a partir de los Informes de accidentes laborales de tráfico publicados por el INSST. (Los datos de 2018 son datos provisionales).

Los datos provisionales de 2018 sobre accidentes laborales que ofrece el Ministerio de Trabajo muestran que tanto los accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo como los accidentes “in itinere” han aumentado con respecto al año anterior en un 2,6% y un 3,3% respectivamente.



Si analizamos los datos estadísticos de 2018 obtenemos un dato significativo: el 40% de los accidentes laborales mortales se deben a causas del tráfico. Es decir, de los 652 trabajadores fallecidos en accidente laboral, 146 de ellos fallecieron en un accidente in itinere y 113 fallecieron en un accidente durante la jornada de trabajo por causa de un accidente de tráfico.

4 de cada 10 accidentes laborales mortales ocurridos durante 2018 se produjeron por causas de tráfico. Si además analizamos que desde 2014 hasta 2018 han aumentado los fallecidos en accidente de laboral de tráfico en 80 personas, vemos que resulta imprescindible establecer políticas de actuación y prevención que impliquen especialmente a las empresas, sin olvidar a los trabajadores y a la sociedad en general.

2.1 SINIESTRALIDAD DE ALT: ALT EN JORNADA DE TRABAJO Y ALT EN ITÍNERE

A fecha de cierre de esta publicación, no se conoce todavía el Informe de accidentes laborales de tráfico de 2018 que publica el INSST, por lo que algunos aspectos estadísticos relacionados con los accidentes laborales de tráfico se analizarán con los datos obtenidos durante 2017.

En este informe por las diferencias que se observan entre los ALT (accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo) y los ALT (accidentes laborales de tráfico IN ITÍNERE), se analizan de forma separada. Los datos estadísticos que muestra este informe se resumen en los siguientes apartados:

Sexo

Si analizamos los datos que se muestran en la siguiente tabla, observamos que existen diferencias en el número de accidentes que tienen los trabajadores y trabajadoras. En concreto, podemos decir que en relación a los accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo, son los hombres los que sufrieron el 81,2% de estos accidentes y además cuentan con un índice de incidencia muy superior al de las mujeres.

Sin embargo, en el caso de los accidentes laborales in itinere, no existen tantas diferencias entre hombres y mujeres trabajadoras con porcentajes del 52 y 48% respectivamente, además los índices de incidencia son parecidos, aunque ligeramente superiores en mujeres.

En el Informe de Accidentes Laborales de Tráfico del que se extraen los datos que estamos analizando, se profundiza también en la actividad que realiza la persona trabajadora en el momento del accidente y resulta interesante destacar el dato de que la actividad de conducir es menos frecuente en las mujeres implicadas en el accidente (71,3%) que en los hombres (81,7%); mientras que las mujeres que son pasajeras o realizan otras actividades distintas de la conducción superan a los hombres que se encuentran en esta situación.

En los Accidentes Laborales de Tráfico in itinere, el número de accidentes está más igualado entre hombres y mujeres, aunque el índice de incidencia es mayor entre las mujeres.

Sexo	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
Varón	15,129	81,2	190,9	26,265	52	331,5
Mujer	3,504	18,8	48,8	24.210	48	336,8
Total	18,333	100	123,3	50,475	100	334

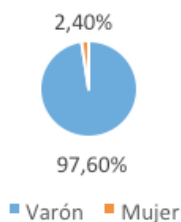
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

Cuando se analizan los datos relativos a los accidentes laborales de tráfico mortales en relación con el sexo, se encuentra una gran diferencia entre hombres y mujeres. En el caso de los ALT mortales en jornada de trabajo, el 97,6% corresponden a accidentes sufridos por hombres y el índice de incidencia es de 1 frente al 0,03 de las mujeres.

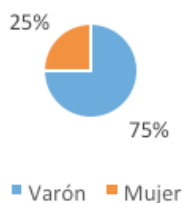
En el caso de los ALT in itinere mortales, aunque el porcentaje de fallecidos hombres disminuye en relación a los de jornada de trabajo, sigue siendo muy alto con el 75%, mientras que el índice de incidencia es de 1,1 en hombres frente al 0,4 en mujeres.

Sexo	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
Varón	80	97,6	1	90	75	1,1
Mujer	2	2,4	0,03	30	25	0,4
Total	82	100	0,5	120	100	0,8

ALT mortales en jornada de trabajo



ALT mortales in itinere



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

Como conclusión, podemos extraer que los accidentes mortales laborales de tráfico los sufren mayoritariamente los hombres.

Edad

Los datos relativos a la edad de las personas trabajadoras que sufren accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo indican que en la franja de edad de 35 a 44 años estos accidentes son más altos. Sin embargo, si analizamos los datos de incidencia se aprecia que son los jóvenes los que tienen más accidentes de este tipo, lo que hace a este colectivo especialmente vulnerable a este tipo de accidentes. En el caso de los accidentes laborales de tráfico in itinere, también son los trabajadores jóvenes los más vulnerables puesto que cuentan con índices de incidencia mayores que los de trabajadores de más edad.

Edad	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	478	2,6	431,5	626	1,2	565,1
De 20 a 24 años	2,482	13,3	322,3	4,529	9	588,1
De 25 a 29 años	2,591	13,9	178,7	7,709	15,3	531,7
De 30 a 34 años	2,458	13,2	136,9	8,032	15,9	447,2
De 35 a 39 años	2,796	15	123,4	8,579	17	378,6
De 40 a 44 años	2,698	14,5	111,3	7,441	14,7	306,9
De 45 a 49 años	2,048	11	95,3	5,482	10,9	255

De 50 a 54 años	1,614	8,7	86,5	4,121	8,2	220,8
De 55 a 59 años	1,006	5,4	71,4	2,768	5,5	196,4
De 60 a más años	462	2,5	53,2	1,188	2,4	136,9
Total	18,633	100	123,3	50,475	100	334

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

Sin embargo, cuando analizamos las estadísticas de los accidentes mortales en jornada de trabajo en relación con la edad, encontramos que las personas trabajadoras de entre 50 y 54 años son las que mayor porcentaje de ALT mortales tienen, y que son los trabajadores de entre 55 y 60 o más años los que tienen un índice de incidencia también más alto.

En el caso de los ALT in itinere, los datos muestran que las edades de entre 40 y 44 años tienen el mayor porcentaje (18,3%), mientras que el mayor índice de incidencia lo tienen lo tiene el grupo de edades entre 25 y 29 años, de forma que supera en 1,5 veces el valor medio.

Tipo de contratación

Por los datos que mostramos a continuación, también podemos extraer la conclusión de que tanto en los ALT en jornada de trabajo como en itinere, las personas trabajadoras con contratos indefinidos tienen índices de incidencia menores que los que cuentan con contratos temporales.

Tipo de contratación	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
Asalariado. Indefinido	10,853	58,2	109,7	29,755	58,9	300,8
Asalariado. Temporal	7,047	37,8	152,8	20,571	40,8	446
Autónomos	719	3,9	118,5	84	0,2	(*)
Desconocido/ no consta	14	0	–	65	0,1	–
Total	18,633	100	123,3	50,475	100	334

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

(*) No se puede calcular el índice de incidencia por no disponer del dato de población necesario.

Sector de actividad de la empresa

La gran mayoría de los ALT en jornada de trabajo suceden en el sector servicios, aunque el índice de incidencia es mayor en el sector de la construcción.

En cuanto los ALT in itinere durante el año 2017, la mayoría de ellos (80%) han ocurrido en el sector Servicios con una incidencia de 346,2. La incidencia en el sector de la construcción es del 307,9 aunque los accidentes alcancen solo un 4,9 % del total. La industria tiene mayor número de ALT in itinere (12%), pero con un índice de incidencia muy parecido al de construcción (305).

Sector	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
Agrario	290	1,6	43,9	29.755	58,9	300,8
Industria	1.331	7,1	67,1	20.571	40,8	446
Construcción	1.275	6,8	158,8	84	0,2	(*)
Servicios	15.737	84,5	134,9	65	0,1	-
Total	18.633	100	123,3	50.475	100	334



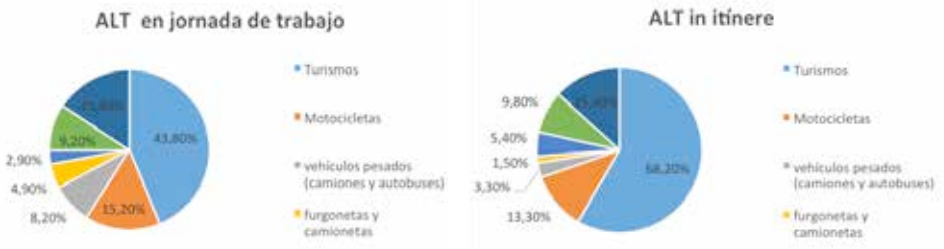
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

(*) No se puede calcular el índice de incidencia por no disponer del dato de población necesario.

Agente relacionado con el ALT

El tipo de vehículo que interviene mayoritariamente en los accidentes laborales de tráfico, es el turismo seguido de las motos. Las furgonetas y camionetas cuentan con mayor porcentaje de accidentes en jornada de trabajo que en itinere.

Conocer el vehículo que está relacionado con el accidente, es importante a la hora de establecer medidas o planes de prevención para reducir este tipo de accidentes. Será importante tener en cuenta además para cada caso las responsabilidades en cuanto a determinados aspectos relacionados con la seguridad como por ejemplo el mantenimiento del vehículo como veremos en el apartado correspondiente.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

MORTALIDAD DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

Aunque algunos aspectos como el sexo y la edad en relación a la mortalidad los hemos comentado anteriormente, otras cuestiones conviene tratarlas de forma separada para destacar y dar relevancia a aquellas que puedan tratarse sobre todo en relación a las medidas de prevención que se implanten para reducir y evitar la magnitud de estos accidentes, por este motivo, la ocupación del trabajador, el tipo de contratación, y el sector de actividad de la empresa se tratarán de forma separada en los siguientes apartados.

Tipo de contratación

Los trabajadores asalariados con contrato indefinido registraron en 2017 el 63,4% de los ALT mortales en jornada, aunque son los trabajadores con contrato temporal los que tienen un mayor índice de incidencia, (1,2 veces mayor).

En el caso de los ALT mortales in itinere, los datos indican que el 59,2% de los trabajadores que los sufrieron eran trabajadores asalariados con contrato indefinido, pero, sin embargo, el índice de incidencia que tienen de los ALT mortales in itinere es más alto para los trabajadores con contrato temporal, y es hasta 1,6 veces mayor que para los asalariados con contrato indefinido.

Tipo de contratación	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
Asalariado. Indefinido	52	63,4	0,5	71	59,2	0,7
Asalariado. Temporal	29	35,4	0,6	49	40,8	1,1
Autónomos	1	1,2	0,2	0	0	0,0 (*)
Total	82	100	0,5	120	100	0,8

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

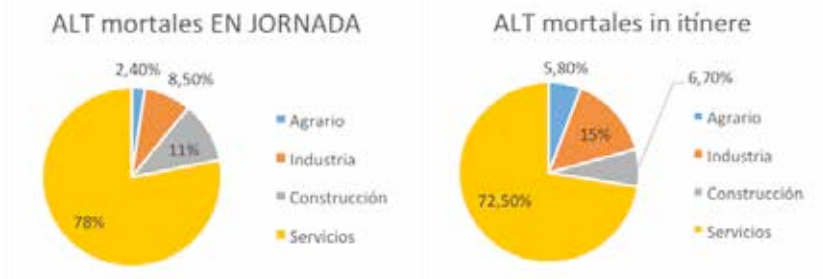
(*) No se puede calcular el índice de incidencia por no disponer del dato de población necesario.

Sector de actividad en la empresa

El sector de actividad de la empresa es un factor que determina en muchos casos el riesgo de tener un accidente mortal.

Como podemos ver en los datos que recoge la siguiente tabla, el sector servicios es el que registra mayor número de accidentes mortales en jornada de trabajo con 64 muertes que suponen el 78% de los ALT mortales en jornada de trabajo. Pero, sin embargo, el sector que posee el índice de incidencia mayor, es el de la construcción con un 1,1.

Sector	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
Agrario	2	2,40%	0,3	7	5,8	1,1
Industria	7	8,50%	0,4	18	15%	0,9
Construcción	9	11%	1,1	8	6,70%	1
Servicios	64	78%	0,5	87	72,50%	0,7
Total	82	100%	0,5	120	100%	0,8



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017.

CONCLUSIÓN SOBRE LOS DATOS ESTADÍSTICOS

Tabla resumen sobre los principales grupos vulnerables al tipo de accidente laboral de tráfico según los datos de las variables analizadas:

	ALT en jornada	ALT in itinere
Sexo	Hombres	Mujeres
Edad	Menores de 25 años	Menores de 30 años
Tipo de contratación	Asalariado temporal	Asalariado temporal

Fuente: Adaptada del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017. INSST. (Resultados destacados p.45).

Tabla-resumen que destaca los grupos vulnerables al accidente laboral de tráfico mortal según las principales variables analizadas en el Informe de 2017.

	ALT mortales en jornada	ALT mortales in itinere
Sexo	Hombres	Hombres
Edad	Mayores de 55 años	25 a 29 años
Tipo de contratación	Asalariado temporal	Asalariado temporal

Fuente: Adaptada del Informe de accidentes laborales de tráfico 2017. INSST. (Resultados destacados p.46).

2.2 CONDICIONES DE TRABAJO²

A través de los datos de la 6ª Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo podemos conocer en mayor profundidad dos colectivos afectados por los accidentes laborales de tráfico, son el de los conductores profesionales y el de otros profesionales que conducen a diario.

Los conductores profesionales son principalmente hombres que trabajan en transporte (82,5%), Construcción (7%), Actividades administrativas, auxiliares y financieras (7%) e industria (3,5%). La mitad de los conductores profesionales no tiene horario fijo de entrada y salida, y casi un cuarto trabaja a turnos. Estos mismos conductores profesionales trabajan casi seis noches al mes, y tres veces al mes alargan su jornada más de 10 horas. Al mes también trabajan dos veces los sábados. Estas condiciones de trabajo nos ayudarán posteriormente a identificar algunos de los riesgos a los que se ven sometidos este colectivo de trabajadores.

Si nos fijamos en la forma de contratación nos encontramos que casi el 20% son trabajadores autónomos.

Igualmente predominan los hombres en el resto de conductores, es decir, aquellos trabajadores que conducen a diario, pero su oficio no es el de conductor profesional. Están presentes en Industria (21,1%), Comercio y Hostelería (19,7%), Transportes (13,3%), Administración Pública (12,4%), Actividades administrativas, financieras y auxiliares (10,6%), Construcción (9,2%), Salud (5%), Otros Servicios (4,1%), Agricultura (2,8%). En este caso, los trabajadores trabajan de media tres veces al mes por la noche, alargan la jornada más de 10 horas unos cuatro días al mes y también trabajan los sábados dos veces.

Las mujeres en este colectivo alcanzan solo el 22,6%.

En el caso de estos profesionales, el porcentaje de autónomos sube hasta casi el 29%.

Aspectos psicosociales

Su trabajo se caracteriza por altos ritmos de trabajo en los que se incluyen velocidad alta y plazos ajustados, lo que genera carga mental. El 25% de los conductores profesionales declaran trabajar a gran velocidad siempre o casi siempre, y el 32,7%

² De La Orden M.V.: "Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales". INSST. 2018

de los otros conductores. El 46,4% de los conductores manifiesta trabajar con plazos muy ajustados siempre o casi siempre, mientras que este dato es del 41,7% para el resto de conductores.

Entre esos trabajadores es frecuente el trato con personas ajenas a su empresa siempre o casi siempre, así lo manifiestan el 62,5 de los conductores profesionales y el 74,1% del resto de profesionales que usan el vehículo a diario para trabajar. Además, el 23,2% de los conductores profesionales declara tener que tratar con personas ajenas a la empresa que están enfadadas, por el 29,1% del resto de conductores.

Por último, el 28,5% de los conductores profesionales dicen estar expuestos a situaciones emocionalmente molestas siempre, casi siempre o más de la mitad de su jornada, por el 30,8% de los casos entre el resto de conductores.

Aspectos ergonómicos

Según el análisis de los datos extraídos de la 6ª EWCS-España se llega a la conclusión que ambos tipos de grupos de trabajadores son muy vulnerables a sufrir trastornos musculo esqueléticos.

El 96,5% de los conductores profesionales trabajan sentados más de la mitad de la jornada, siempre o casi siempre, el 66,6% de los conductores profesionales adopta posturas dolorosas y fatigantes y el 81,1% realiza movimientos repetitivos. Analizando el grupo del resto de trabajadores que usan el vehículo a diario para trabajar se observa que el 46,7% trabajan sentados más de la mitad de la jornada, siempre o casi siempre, el 47,9% de los conductores profesionales adopta posturas dolorosas y fatigantes y el 56,2% realiza movimientos repetitivos.

Manipulación de cargas pesadas

Como sabemos, la manipulación de cargas supone una demanda física que puede originar fatiga física y trastornos musculoesqueléticos. La manipulación de cargas una de las causas más frecuentes de accidentes laborales ya que supone la tercera parte del total de accidentes de trabajo.

En muchas ocasiones, los trabajadores conductores deben además de conducir, realizar labores de carga y descarga de los productos que llevan en los vehículos. El 41% de los conductores profesionales y el 47% de los demás conductores manipulan cargas pesadas durante la jornada de trabajo.

El 14,2% de los conductores profesionales manipular cargas durante más de la mitad de la jornada y el 16,1% lo hacen siempre o casi siempre.

En el grupo de otros conductores profesionales el 21,2% manipula cargas y casi siempre y el 9,2%, más de la mitad de la jornada.

Exposición a riesgos físicos, químicos y biológicos

De los resultados de la 6ªEWCS-España se concluye que más de la tercera parte de los conductores profesionales están expuestos de forma prolongada a temperaturas altas o bajas, mientras que las vibraciones y el ruido elevado afectan a más de la cuarta parte.

Ruido

Los efectos del ruido, no afectan solamente a la audición, sino que también puede ocasionar otros daños sobre las personas trabajadoras, desde la disminución de la coordinación y la concentración, nerviosismo, problemas de sueño y fatiga, hasta aumento de la tensión que puede provocar a su vez problemas digestivos, nerviosos e incluso cardiacos.

Un 28% de los conductores profesionales indican que sufren exposiciones prolongadas a ruido elevado siempre, casi siempre o más de la mitad de su jornada de trabajo. En el caso de otros profesionales es del 20,2%.

Temperatura

A pesar de que los vehículos actuales en su mayoría cuentan con sistemas de climatización adecuados que permiten mantener la temperatura del interior en nivel aceptable de confort, los conductores en determinadas circunstancias como la alternancia de tareas, averías, o falta de mantenimiento, pueden verse expuestos a falta de confort térmico.

El 35,1% de los conductores profesionales indica que está sometido a calor siempre o casi siempre o más de la mitad del tiempo de trabajo. En el caso de los otros profesionales, es el 43,8%.

En el caso de temperaturas bajas o exposición a frío, el 31,6% de los conductores profesionales lo percibe más de la mitad del tiempo de trabajo, siempre o casi siempre; en el caso de los otros profesionales este porcentaje es del 26,9%.

Algo más del 40% del resto de trabajadores que usan el vehículo a diario para trabajar están expuestos de forma prolongada a temperaturas altas, el ruido elevado afecta en torno al 20% y el 26,9% declaran estar expuestos a bajas temperaturas.

Vibraciones

En el caso de la exposición a vibraciones, debemos indicar que los efectos de estas sobre los conductores pueden manifestarse de diferente forma y provocar distintos efectos sobre la salud, desde trastornos musculoesqueléticos, (desviaciones de la columna vertebral, problemas lumbares, artrosis en las articulaciones...), hasta daños al sistema nervioso, circulatorio, e incluso sobre el aparato genitourinario masculino (mayor incidencia de prostatitis.)

El 28% de los conductores profesionales indica que sufre exposiciones prolongadas a vibraciones de más de la mitad del tiempo de trabajo, casi siempre o siempre mientras que para el resto de los profesionales alcanza el porcentaje del 18,4%.

Exposición a humos o gases

La fuente de exposición a este tipo de contaminante químico tiene su origen en los combustibles de los vehículos que conducen, así como los del resto de la vía por la que circulan. Resulta destacable, que el porcentaje de conductores profesionales y otros que se sienten expuestos a estas sustancias son muy reducidos y alcanzan solo los porcentajes del 14,3 % y del 15,2% respectivamente. Estas cifras, nos indican que los conductores probablemente no estén bien informados sobre los riesgos de su puesto de trabajo o que tal vez, la evaluación de estos riesgos esté infravalorada por lo que el propio trabajador, la acaba desestimando, ya que la gran mayoría de los conductores señala que nunca o casi nunca están expuestos a este tipo de contaminación.

Exposición por contacto con productos o sustancias químicas

El 7% de los conductores profesionales indican que se encuentran expuestos al contacto con productos químicos siempre o casi siempre. En el caso de los otros profesionales las cifras aumentan de forma que los porcentajes aumentan hasta el 6% para contactos siempre o casi siempre y hasta el 4,6% para más de la mitad del tiempo. Los trabajadores que indican este riesgo se corresponden con trabajadores del sector de la construcción y oficios relacionados, personal de servicios, trabajadores del metal, maquinaria y oficios relacionados, así como limpiadores.

Contacto con agentes infecciosos

Las cifras en relación a los agentes infecciosos son similares a las de contacto con productos o sustancias químicas, de forma que el 7,1% de los conductores profesionales y el 8,3% de los no profesionales indican verse afectados siempre o casi siempre a esta exposición.

En el caso del grupo de otros profesionales, el 6% de los trabajadores indican que están expuestos a agentes infecciosos siempre o casi siempre, y el 4,6% que están expuestos más de la mitad del tiempo. En este caso son sobre todos trabajadores de servicios y limpieza.

Riesgos físicos, químicos y biológicos	Conductores que usan para trabajar el vehículo a diario	Otros profesionales que usan para trabajar el vehículo a diario
Ruido elevado	28%	20,2 %
Vibraciones	28,1%	18,4 %
Altas temperaturas	35,1%	43,8%
Bajas temperaturas	31,6%	26,9%
Humos y gases	14,3%	15,2%
Contacto con sustancias químicas	7,0%	10,6%
Contacto con agentes infecciosos	10,6%	12,5%

Fuente: Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales. INNST.2018

A pesar de las cifras indicadas conviene recordar, que los datos se han obtenido de 6ª EWCS para España centrada en la actividad laboral de la conducción, por lo que reflejan la opinión y percepción de los trabajadores. Conviene por tanto indicar que estos datos deben cotejarse con la situación real de los trabajadores y las evaluaciones de riesgos de sus puestos de trabajo. Posiblemente la exposición a algunos de estos riesgos a los que se ven sometidos los trabajadores no se correspondan con lo que realmente creen los trabajadores. Dependerá de las propias evaluaciones de riesgos, así como de la información que reciban los trabajadores sobre la misma y la formación que reciba cada trabajador sobre los riesgos que presentan sus puestos de trabajo.

3. EJEMPLOS EN BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL LABORAL

La responsabilidad en la prevención de los accidentes laborales de tráfico, igual que la de cualquier otro tipo de accidente laboral debe recaer en la empresa. Dicho de otra forma, el máximo responsable de garantizar la seguridad de los trabajadores será el empresario.

Para conseguir la protección del trabajador frente a los riesgos laborales asociados al tráfico, la actuación de la empresa debe abarcar múltiples aspectos como en cualquier otro riesgo laboral.

Debe partirse de una evaluación adecuada de todos los riesgos a los que está expuesto el trabajador, y analizar cómo pueden afectar todos ellos a la seguridad vial. Por otro lado, deben investigarse todos los accidentes que sucedan por causa del trabajo en la organización y por tanto, también los que tienen como causa el tráfico, incluidos los accidentes in itinere. La investigación del accidente en ocasiones permite poner en evidencia cuestiones de organización de la empresa que van mucho más allá de aspectos relacionados exclusivamente con la seguridad vial. La mayoría de las organizaciones no investigan las causas de estos accidentes, en muchos casos por desconocimiento de que deberían hacerlo, en otras porque los propios Servicios de Prevención les sugieren que no es necesario porque el accidente se ha producido fuera del centro de trabajo por eso consideran que no es de su competencia.

En el Informe la Seguridad Vial Laboral en España publicado por el RACE³ se recoge la afirmación de que los trabajadores echan la culpa de los accidentes laborales de tráfico al estrés (72%), y a las prisas y al cansancio (67%). Las empresas coinciden también con los trabajadores en que las prisas (98%) son una de las principales causas de estos accidentes, junto con las distracciones (el uso del móvil 95%), y el hecho de no respetar las normas de circulación (95%).

Si aceptamos que las prisas son una de las causas de accidentes más frecuentes y en las que además coinciden trabajadores y empresas debemos analizar cuáles son las causas de esas prisas, ¿se deben a plazos cortos de entrega en caso, por ejemplo, de conductores que se dediquen al reparto?, ¿a poca flexibilidad respecto a la hora de entrada o salida del trabajo? ¿dificultades para la conciliación entre vida privada y trabajo? ... En casos como estos, las medidas preventivas para evitar estos accidentes deberían ser medidas organizativas que eliminen o reduzcan el estrés y el cansancio que sufren las personas trabajadoras. Por tanto, se deberían

³ Informe La Seguridad Vial Laboral en España. https://www.race.es/landings/imagenes/Informe_RACE_SegVialLaboralEspana.pdf

investigar los accidentes laborales de tráfico, tanto in itinere como en jornada de trabajo. Esta investigación permitiría descubrir aquellas cuestiones de organización de la empresa que puedan ir más allá de cuestiones exclusivamente de seguridad vial. En general se suele subestimar en estas investigaciones las presiones a las que están sometidas las personas trabajadoras como factores de riesgo, y no se consideran las cargas de trabajo, la fatiga o el cansancio y el estrés y los horarios, ni por supuesto, la preparación o la organización de los desplazamientos. Finalmente se termina atribuyendo la causa del siniestro a la fatalidad, las condiciones de la vía (señalización, firme, condiciones meteorológicas...), al factor humano, etc.

Destaca también en este informe del RACE que los propios responsables de PRL encuestados hacen responsables a los propios trabajadores de los accidentes in itinere que sufren (incluso a la propia DGT), mientras que no consideran que las empresas tengan responsabilidad. Este planteamiento es totalmente inaceptable, ya que en ningún caso se debe culpabilizar al trabajador del accidente laboral que ha sufrido.

Además de las evaluaciones de riesgos, otra de las cuestiones que deben mejorarse es la propia formación de los trabajadores, que en muy pocas ocasiones aborda la seguridad vial. El mismo informe del RACE, indica que muy pocos trabajadores reciben formación en seguridad vial solo el 27 %), mientras que el 60% recibe formación en emergencias y evacuaciones. Como contraste el informe indica que hay 4.000 bajas por este motivo y 69.000 provocadas por los accidentes de tráfico laborales.

En cualquier caso, tras la evaluación de riesgos laborales deben establecerse medidas preventivas para eliminar o reducir los riesgos detectados y será a partir de los resultados de la evaluación cuando se podrán planificar dichas medidas y proponer buenas prácticas.

En general deberán ir relacionadas con cuestiones como el factor humano, la vía y el entorno; la seguridad activa y pasiva del vehículo, condiciones de mantenimiento de los vehículos y condiciones específicas por tipo de vehículo. Si cada empresa analiza los todos estos factores, reconocerá cuáles pueden ser las medidas preventivas o buenas prácticas adaptadas a las necesidades de la organización. Estas irán desde planes de formación para los trabajadores que incluyan formación en seguridad vial en general, en condiciones climatológicas adversas, hasta planes y protocolos de actuación para adicciones⁴, o incluso planes de movilidad adaptados a la empresa.

⁴ Las adicciones son enfermedades y deben ser tratadas como una cuestión de salud dentro del ámbito laboral analizando la influencia que puedan tener las condiciones de trabajo en la seguridad y salud de los trabajadores/as. Para más información sobre el tema puede consultarse el *Protocolo de Prevención e Intervención de las Adicciones en el Ámbito Laboral*. UGT. Madrid 2014.

Un accidente laboral de tráfico puede ser producto de factores muy diversos: desde el conductor y sus circunstancias, hasta el estado de la vía o el vehículo y las propias condiciones meteorológicas. Debemos conocer las causas más frecuentes para establecer las medidas preventivas más adecuadas para la protección de los trabajadores. A continuación, describimos algunas de ellas.



Factor humano y medidas preventivas

Los accidentes de tráfico son sucesos casi siempre de naturaleza multicausal y en muy raras ocasiones están relacionados con una sola causa. De hecho, cuando se produce un accidente de tráfico en nuestras carreteras, los cuerpos de seguridad policiales registran el accidente según se recoge en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en el caso de los factores relacionados con las personas implicadas, se recogen la conducción distraída o desatenta, la velocidad inadecuada y el alcohol. Dependiendo de las vías donde se produzca el accidente y según la investigación, estos factores se ven ampliados con cansancio o sueño, enfermedad, inexperiencia del conductor y otras cuestiones relacionadas sobre todo con normas de circulación como, no respetar la prioridad, adelantamientos antirreglamentarios, no mantener la distancia de seguridad, giros incorrectos, o conducción temeraria.

En el caso de los accidentes laborales de tráfico, sucede de la misma forma, puede que sean múltiples causas las que intervienen en el accidente, aunque para simplificar en este documento, las tratemos de forma aislada.

En el informe del RACE que ya hemos citado anteriormente se indica que las distracciones aparecen como factor concurrente en un 33% de los accidentes mortales, y la velocidad excesiva o inadecuada lo hace en el 29% de los accidentes

mortales. El consumo de alcohol es otro factor concurrente que aparece en el 26% de los accidentes mortales. Además, uno de cada tres conductores fallecidos había consumido alcohol y/u otras drogas.

Las distracciones pueden estar provocadas por distintos factores externos e internos, entre los primeros podemos tener desde una señalización incorrecta o contradictoria, hasta variaciones de luz, sobre todo por la noche, o al entrar y salir de un túnel, carreteras monótonas o familiares que provoquen exceso de confianza en el conductor, altas temperaturas, utilización del móvil, GPS, cambios de emisora de radio, las obras en la carretera, etc...

Como factores internos que provocan distracciones se encuentran la fatiga y el sueño, la depresión, la ansiedad o el estrés y todos ellos provocan un descenso del nivel de atención en el conductor.

Medidas propuestas para reducir los accidentes laborales de tráfico desde el factor humano:

- Formación en materia de seguridad vial.
- Planes de prevención de las Adicciones.
- Implantación de protocolos de Desintoxicación y tratamiento.
- Cumplimiento de los periodos de descanso que eviten la fatiga y el cansancio.
- Mejora de la organización de la empresa de forma que se eviten situaciones de estrés para los trabajadores.
- Evitar distracciones.

La vía y su entorno

Las características de la vía por la que se circula, así como las condiciones de la misma en cuanto a luminosidad, factores atmosféricos, etc. influyen en los accidentes de tráfico, por tanto, también influyen en los accidentes laborales de tráfico de los que hablamos.

La DGT⁵ analiza en las investigaciones de los accidentes no sólo el tipo de vía en el que se produce (autovía, autopista, vía convencional, calle, travesía, vía de servicio, en una intersección, etc), también la luminosidad de la vía, (si el accidente se produce al amanecer o al atardecer, si hay luz artificial o no hay iluminación, etc.).

⁵ Estadísticas de accidentes de tráfico 2017. <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>

Existen numerosas estadísticas, en muchos casos contradictorias que intentan cuantificar cuál es el peso de cada uno de todos estos factores. No es el objetivo de este documento analizarlos, ya que en lo que sí hay acuerdo es en que todos influyen y en general la mayoría de los accidentes tienen múltiples causas. En el caso que nos ocupa sobre la importancia de la vía, se pueden mencionar el estado del firme de las carreteras, que, en caso de condiciones meteorológicas adversas, puede agudizar los problemas de conducción. Si además lo unimos al incremento progresivo en el número de vehículos que ocupan las distintas vías, e incluso la edad del parque de vehículos, vemos, aunque no sepamos cuanto influye cada uno de estos aspectos, todos pueden interactuar con los factores humanos mencionados anteriormente y participar en la aparición de los accidentes laborales de tráfico como lo hacen en cualquier otro accidente de tráfico. Aunque no podemos saber cuánto influye cada factor, en el mejor de los casos, podremos actuar sobre alguno de ellos, o por lo menos estar informados de que todos afectan a la conducción y por tanto a la seguridad de las personas trabajadoras.

En cuanto a las medidas preventivas que se puedan establecer, es cierto que, en este caso, las estrictamente relacionadas con el estado de la vía, parecen responsabilidad de las distintas administraciones más que de los propios trabajadores y sus empresas. En cualquier caso, siempre pueden denunciarse ante las administraciones situaciones de puntos críticos de accidentes o cuestiones relacionadas con las vías que en muchas ocasiones dan como resultado la aparición de al menos nuevas señalizaciones y en el mejor de los casos, de campañas de sensibilización y concienciación que ayudan a los conductores en general a ser más precavidos.

En el caso de empresas de transporte, la selección de la ruta y la planificación de los itinerarios, pueden evitar muchos accidentes. Se pueden valorar los riesgos inherentes a la ruta a la hora de planificar los diferentes itinerarios, informando y formando a los trabajadores para poder hacer frente a los imprevistos y generar una mayor seguridad activa.

Medidas preventivas en vías urbanas

- Cumplir con los límites de velocidad y la señalización
- Prestar atención a los peatones, bicicletas y motocicletas
- Mantener la precaución ante movimientos de giro e intersecciones y vehículos estacionados
- Ojo a las conducciones de visibilidad deficientes

Medidas preventivas en vías convencionales

- Respetar el límite de velocidad, la señalización y los lugares de adelantamiento
- Descansar de forma adecuada antes y durante la conducción
- Ante la imposibilidad de adelantar, no ponerse nervioso, en especial si se trata de un vehículo pesado
- Atención al firme, especialmente en zonas de montaña y de curvas.
- Adecuar la conducción a las condiciones meteorológicas de la vía.

Medidas preventivas en autopistas y autovías

- La entrada y salida de estas vías debe señalizarse adecuadamente, acelerando o decelerando en el momento oportuno
- Respetar la distancia de seguridad y los límites de velocidad
- Al abandonar este tipo de vías, prestar atención para adaptarnos a las condiciones de la nueva vía

En el siguiente esquema se resumen otras situaciones que pueden generar accidentes en relación con las infraestructuras de circulación:

Situaciones que pueden generar accidentes en relación con las infraestructuras de circulación

- Intersecciones
- Rotondas o glorietas
- Túneles
- Puntos negros o tramos de concentración de accidentes
- Incidentes y obstrucciones de la vía (atacos u obras)

En cuanto al factor ambiental de la vía, se pueden distinguir sobre todo dos factores principales como son la luminosidad y las condiciones meteorológicas de la vía.

En cuanto a la luminosidad de las vías, las organizaciones pueden actuar de forma indirecta, pues el facilitar la flexibilidad de la jornada puede ayudar a los trabajadores conductores a seleccionar mejor sus horarios, ya que en condiciones de amanecer o atardecer, sólo 10 minutos de tiempo mejoran las condiciones de conducción.

En el caso de las condiciones meteorológicas, es cierto que no podemos establecer medidas preventivas sobre el clima, pero sí se puede preparar a los conductores a saber identificar las situaciones de peligro que generan, y en caso necesario parar. Pero además, las empresas pueden proporcionar formación específica a los trabajadores conductores sobre conducción en condiciones meteorológicas adversas. Es cierto que proporcionar esta formación no significa que por ello deban desafiar estas situaciones. Todo lo contrario, debe evitarse siempre conducir en estas condiciones, por lo que una buena planificación de las jornadas y de trabajo y hacer caso a las indicaciones de las administraciones públicas evitando poner en peligro a los trabajadores es la medida de prevención más adecuada.

Las condiciones meteorológicas a las que hay que prestar más atención son:



Condiciones del vehículo: seguridad activa y pasiva

Aunque parece que la mayoría de estudios sobre las causas de los accidentes de tráfico conceden más importancia a los aspectos tratados con anterioridad, los problemas o condiciones del vehículo también pueden influir en los accidentes de tráfico, y en su gravedad, por lo que también deben ser objeto de medidas de prevención para reducir los accidentes laborales de tráfico.

Los fabricantes están obligados a cumplir normativas exigentes en cuanto a medidas de seguridad de los vehículos, que han ido evolucionando en los últimos años hasta alcanzar niveles impensables hace tiempo. La propia industria y la investigación han conseguido notables mejoras en los vehículos con medidas de seguridad sofisticadas que permiten conducir de forma más fácil y segura. Entre los elementos que contribuyen a la seguridad activa del vehículo encontramos desde los neumáticos, la suspensión, los frenos y controles de estabilidad y de tracción o el ABS, dispositivos sonoros de aviso al invadir el carril contrario, de proximidad de vehículos, etc... En cuanto a la seguridad pasiva, abarca desde los dispositivos que tienen la función de evitar o reducir los daños o lesiones a los ocupantes o a terceros una vez que el accidente ha tenido lugar, como el cinturón de seguridad, el air bag, los reposacabezas o la propia carrocería del vehículo.

Para garantizar que los dispositivos de seguridad activa y pasiva funcionen en caso de necesidad, hay que contar con el mantenimiento adecuado, y dotar a los conductores de formación sobre su función y cómo deben utilizarse adecuadamente.

Los planes de mantenimiento de los vehículos deben contar al menos con revisiones de:

Neumáticos

Frenos

Suspensión

Dirección

Control de estabilidad

Si a pesar de los sistemas de seguridad activa no se ha conseguido evitar el accidente, los sistemas de seguridad pasiva protegen a los ocupantes del vehículo, así como a terceros.

Recomendaciones para el uso correcto el cinturón de seguridad:

- Utilizarlo siempre que se vaya a conducir, incluso en trayectos cortos
- Sustituir los pretensores después de un accidente.
- Colocar adecuadamente el cinturón de seguridad, sin pinzas o “artilugios que dificulten la función para la que han sido diseñados.
- Revisar de forma adecuada los mecanismos retráctiles para el ajuste del cinturón o el de bloqueo y sustituirlos cuando no cumplan su función.

Mantenimiento del vehículo

Un mantenimiento adecuado de los vehículos es una garantía tanto para evitar averías como para reducir el riesgo de sufrir accidentes de tráfico. Además del mantenimiento periódico hay que realizar la Inspección Técnica de Vehículos (ITV).

A continuación, se enumeran las partes del vehículo que conviene mantener en un estado adecuado con una revisión periódica:

- Neumáticos.
- Sistema de alumbrado.
- Limpiaparabrisas.
- Batería.
- Aceite.
- Líquido refrigerante.
- Aceite de la caja de cambios.
- Correas.

Conviene recordar también, que en función del tipo de vehículo que se conduzca, existirán unos riesgos específicos asociados al mismo por tanto también necesitarán las medidas preventivas específicas.

Entre los riesgos de los vehículos industriales se encuentran:

- Problemas de visibilidad.
- Mayor propensión al vuelco.
- Problemas de frenada.
- Problemas ergonómicos.
- Problemas de estabilidad.
- Problemas de maniobrabilidad.
- Trato con el público.
- Exposición al calor.

En el caso de los riesgos asociados a la conducción de motocicletas y ciclomotores son los siguientes:

- Utilización inadecuada del casco.
- Clima adverso.
- Mal estado de las vías...

Planes de movilidad

Mejorar la prevención del riesgo laboral vial es prioritario dentro de muchas empresas que optan por enmarcar esta prevención de manera formal dentro de un Plan de Movilidad específico, aunque sea necesaria su integración dentro de la planificación preventiva de la empresa para que realmente resulte efectivo.

Como es lógico los planes de movilidad en las empresas tienen como objetivo prioritario reducir los accidentes laborales de tráfico entre su personal. Hemos visto que la organización de la actividad de la empresa puede influir en la generación de accidentes de tráfico y por tanto, a partir de la evolución de riesgos, el Plan de movilidad se puede convertir en una buena herramienta para eliminar o reducir los accidentes. En España, las bases de los Planes de Movilidad se recogen en un Acuerdo de colaboración firmado entre el Ministerio de Interior y Ministerio de Trabajo e Inmigración de fecha 1 de marzo de 2011.

Estos contenidos mínimos del Plan de Movilidad deben incluir:

- 1. Compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial.**
Declaración reconociendo la importancia del problema y la voluntad de contribuir a minimizarlo mediante el plan de actuación, así como el compromiso de suscribir la “Carta europea de seguridad vial”.
- 2. Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.**
Departamento responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
- 3. Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.**
Recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores.
Recopilación de estadísticas e investigación de los accidentes.
- 4. Evaluación de riesgos.**
Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.
Riesgos relacionados con el factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad, las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga...).
Riesgos relacionados con el vehículo.
Riesgos relacionados con la infraestructura y ambientales.
- 5. Medidas de prevención.**
Formación de los trabajadores.
Medidas de prevención para los riesgos relacionados con los desplazamientos.
- 6. Evaluación y seguimiento del plan.**
Criterios para el seguimiento, evaluación y mejora continua del plan de movilidad y seguridad vial.

Para que el Plan de Movilidad resulte eficaz, además de ser respaldado de forma activa por los trabajadores, sus propios representantes y delegados de prevención. Es necesario para ello que los trabajadores formen parte de los grupos de trabajo o de apoyo al Plan y que participen en el desarrollo del mismo desde las medidas a considerar: grupos de formación, coche compartido, fomento del uso del transporte público, transporte para los trabajadores de ida y vuelta al trabajo...

Los representantes de los trabajadores no deben intervenir sólo en la negociación colectiva sino también en actividades como:

- Elaborar propuestas y promover iniciativas.
- Negociar con la dirección o autoridades de transporte.
- Coordinar la movilidad.
- Participar en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas.

4. PROPUESTAS Y CONSEJOS PARA LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA

A lo largo de las páginas anteriores hemos intentado proporcionar una visión de la complejidad del problema de la seguridad vial relacionada con los accidentes laborales de tráfico. Precisamente por esta complejidad es necesario abordar muchos aspectos muy diferentes y desde ámbitos muy distintos.

Desde UGT solicitamos a las **Administraciones**:

- La mejora de las infraestructuras viarias que benefician no solo a las personas trabajadoras, también al conjunto de la sociedad.
- Aumentar la concienciación a todos los actores de la seguridad vial.
- Mejorar la actuación de la Inspección de Trabajo para el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales relacionados con la seguridad vial.
- Ayudas para la revisión y el mantenimiento de los vehículos de los trabajadores.
- Mejora y fomento del transporte público, ya que está demostrado que los trabajadores que utilizan estos modos de transporte tienen menos accidentes de tráfico (menos del 1%).
- Elaboración de un Reglamento para regular los aspectos a tener en cuenta en la PRL relacionados con la conducción, y en el que participen organizaciones empresariales y sindicales, o por lo menos, una Guía Técnica Oficial sobre seguridad vial del INSST. La primera opción del Reglamento sería más interesante ya que tendría carácter vinculante y no sería solo una herramienta no legislativa.

En el caso de las **empresas**, es necesario que estas aumenten y mejoren la formación sobre riesgos laborales dentro de la empresa, pero también la Formación en materia de seguridad vial como parte de la formación para reducir la siniestralidad. Las empresas también tienen que tomar conciencia de la importancia del mantenimiento de la flota de los vehículos de la empresa.

Las organizaciones deben ser conscientes de la importancia de la flexibilidad de horarios, que en muchos casos facilita evitar horas punta, y también condiciones meteorológicas adversas. Deben evitarse también las largas jornadas de trabajo con horarios interminables y establecer periodos de tiempo “sin llamadas” antes y después del trabajo. Esta cuestión además facilita la desconexión además de evitar accidentes de trabajo. El teletrabajo en ocasiones puede ser una solución a la disminución de los desplazamientos, pero en los casos en los que este se implante,

deberá ser con el acuerdo de los trabajadores y con condiciones estrictas y pactadas con los representantes de los trabajadores y siempre que se tengan en cuenta los riesgos psicosociales que puede llevar asociados este sistema de trabajo cada vez más extendido.

Todas estas cuestiones relacionadas con la empresa deberán ser tenidas en cuenta para poder incorporarse a la negociación colectiva, así entre otras cosas, los Delegados de Prevención deben solicitar a las empresas mayor formación sobre seguridad vial y la participación de las empresas en factores tan importantes como el mantenimiento del vehículo, el uso adecuado del mismo, tanto en motos y en vehículos industriales, e incluso con vehículos que no sean propiedad de la empresa. Deben solicitar la participación de todos los trabajadores en temas de sensibilización sobre los motivos de las distracciones, el uso del móvil, la fatiga, el sueño, adicciones...

Los Delegados deben proponer la implantación de Planes de movilidad adecuados para las necesidades de los trabajadores de la empresa, y de otros Planes o iniciativas como por ejemplo fomento del vehículo compartido, autobuses lanzadera de empresa, financiación del transporte público para trabajadores, formación en buenas prácticas de conducción, proponer el nombramiento de un coordinador o gestor de movilidad en las empresas, y aquellas cuestiones que se adapten a las necesidades de prevención de las empresas en las que realizan su labor.

5. BIBLIOGRAFÍA

INSST, R.A., M.P. *Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales.* Madrid, INSST 2018.

INSST, O.A., M.P. *Informe de accidentes laborales de tráfico,* INSST Madrid, octubre 2018.

UGT-CEC. *Protocolo de Prevención e Intervención de las Adicciones en el Ámbito Laboral.* UGT. Madrid 2014.

UGT-PV, Guía Sindical para la Seguridad Laboral vial y la movilidad sostenible en la empresa. UGT-PV 2015. http://www.ugt-pv.es/2016/03/ugt_seguridad_vial.pdf

RACE. *Informe RACE. La seguridad vial laboral en España,* RACE 2019. <https://www.race.es/area-de-prensa/l-informe-seguridad-vial-laboral-en-espana>

6. NORMATIVA

Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial, aprobado por el RD legislativo 339/1990 de 2 de marzo (BOE 08/04/14)

Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo firmado el 1 de marzo de 2011, por el que se establece el contenido mínimo de un Plan de Movilidad y seguridad vial.

RD 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

7. RECURSOS WEB

Portal de Seguridad Laboral:

<http://www.seguridadviallaboral.es/>

Dirección General de Tráfico:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>

http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/sectoriales/doc/seguridad_vial_empresa.pdf

Agencia europea de Seguridad y Salud en el Trabajo:

<https://eguides.osha.europa.eu/vehicle-safety/>

Seguridad con maquinaria agrícola:

<https://eguides.osha.europa.eu/vehicle-safety/good-practices/working-safely-agriculture-machinery>

Construcción:

<https://eguides.osha.europa.eu/vehicle-safety/good-practices/safety-road-works>

Seguridad mantenimiento de vehículos:

<https://eguides.osha.europa.eu/vehicle-safety/good-practices/safety-maintenance-vehicles>

Agresiones y violencia en transporte de pasajeros:

<http://www.navarra.es/NR/rdonlyres/A4545548-AFCD-444E-804D-D5D47B59E44C/145969/FTP33SegVialVehiculosAgricultolas.pdf>

UGT Cantabria:

<https://www.trabajoyseguridadvial.com/wp-content/uploads/2018/06/triptico-sisgesevi.pdf>



FINANCIADO POR:

EI2017-0004



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.

