

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE Y REPARTO A DOMICILIO



05/07/2021

Buenas prácticas preventivas en actividades de
transporte y reparto a domicilio

En esta guía se recogen una serie de recomendaciones en materia de prevención de riesgos laborales y seguridad vial con el objetivo de ayudar a evitar accidentes a las empresas y personas trabajadoras que en sus actividades desarrollen tareas de transporte y reparto a domicilio.

Plan General de Actividades Preventivas 2021

Índice

0.	Introducción	2
1.	Objetivos de la guía	3
2.	La seguridad vial y su integración en la gestión preventiva de las organizaciones	3
3.	Terminología y conceptos esenciales en relación al accidente de trabajo relacionado con la movilidad	8
4.	Algunas acciones para la mejora de la gestión de la accidentalidad en los trayectos de ida y vuelta al trabajo	9
5.	Algunas acciones para la mejora de la seguridad y salud laboral relacionada con los desplazamientos durante la jornada	13
6.	Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio como peatón	16
7.	Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio como ciclista	17
8.	Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio en motocicleta	18
9.	Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio en furgoneta	19
10.	Medidas preventivas frente a trastornos musculoesqueléticos en actividades de transporte y reparto a domicilio	21
11.	Medidas preventivas frente al estrés y fatiga mental en actividades de transporte y reparto a domicilio	23
12.	Bibliografía	25

0. Introducción

Según los últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico (DGT), el año pasado se produjeron 870 **fallecidos a 24h en vías interurbanas** (estadística que recoge los fallecidos dentro de las 24 horas siguientes al accidente en estas vías). Además:

- El **promedio diario de fallecidos** ha sido de **2,4 personas**.
- **Los hombres representan el 82% de los fallecidos**, frente al 80% en el promedio de los últimos 5 años.
- En **carretera convencional** se registraron el 77% de los fallecidos.
- **Los sábados y los domingos** son los días de la semana en los que se ha registrado **un mayor número de fallecidos** (18% y 17%, respectivamente).
- El mayor porcentaje de **fallecidos por tramos horarios** se produce de **7:00-13:59** (un 32%) y de **14:00-19:59** (un 33%).
- Por **tipo de vehículo**, indicar que el **49% de los fallecidos** (430) se produjeron en **turismo y el 22%** (189) **en motocicleta o ciclomotor**. Las **furgonetas** aglutinaron el 5% de los fallecidos (6).
- Se incrementa la **no utilización del cinturón** entre los fallecidos **en turismo y furgoneta**: el 26% de los fallecidos no lo usaban. Por su parte, en **el caso de las motocicletas, el 2% de los fallecidos** no usaban el casco.



A nivel laboral, los datos publicados por el Ministerio de Trabajo referentes al año pasado, nos indican que:

- Se produjeron un total de 485.365 accidentes de trabajo con baja, de estos **50.023 accidentes resultaron ser accidentes laborales de tráfico**, es decir **un 10,3%**.

- Del total de accidentes de tráfico laborales 15.394 accidentes (**un 30,8%**) fueron **in misión** y 34.629 accidentes (**un 69,2%**) fueron **in itinere**.
- Los últimos datos publicados arrojan que se produjeron 708 **accidentes de trabajo mortales**, de ellos 187 (**un 26,4%**) **se debieron a accidentes de tráfico**.
- Del total de **accidentes de trabajo graves** producidos 4.307, **un 20%** (862) se debieron a **accidentes de tráfico**.

Todas estas cifras nos dan una idea de la **importancia de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral**, siendo uno de los principales accidentes de trabajo en las tareas de transporte y reparto a domicilio. Cada vez se compra más a través de Internet, y, este aumento de negocio ha tenido un impacto directo en el sector de la logística y el transporte. Como consecuencia del aumento del tráfico por carretera, se han disparado también los riesgos, siendo esta la compleja relación entre comercio electrónico y seguridad vial.

1. Objetivos de la guía

- Informar sobre la necesidad de **abordar los riesgos viales en las empresas** y la forma de **integrar la seguridad vial en la gestión preventiva** de las organizaciones.
- El **papel de las empresas** es fundamental para fomentar comportamientos seguros y prevenir accidentes laborales. En esta guía se detallan una serie de medidas a seguir por las organizaciones **para gestionar los principales riesgos en las actividades de transporte y reparto a domicilio relacionados principalmente con la seguridad vial**.

2. La seguridad vial y su integración en la gestión preventiva de las organizaciones

La **seguridad vial laboral** debe ser considerada como un **elemento clave** sobre el que actuar para conseguir la mejora de las condiciones de seguridad y salud de las y los trabajadores.

Cuando un trabajador o una trabajadora conducen un vehículo por cuenta de un/a empresario/a, en el marco de una relación jurídica de dependencia, concurren su responsabilidad individual como ciudadano/a que conduce un vehículo y la normativa de prevención de riesgos laborales.

El accidente de trabajo de tráfico es un problema de seguridad y salud laboral y por tanto **debe ser contemplado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales** de las empresas. Dentro de este Plan de Prevención deben tenerse en cuenta, todos los aspectos organizativos, los procesos, las acciones etc. en cuanto a su afectación a los riesgos viales.

En algunas organizaciones, generalmente grandes empresas, independientemente de los aspectos incluidos dentro del Plan de Prevención en materia de seguridad vial se diseñan **Planes de Seguridad Vial Laboral** donde se reflejan las actividades preventivas en esta materia de una forma más detallada.

Es importante destacar que **la seguridad vial laboral no afectará únicamente a aquellos/as trabajadores/as cuya tarea principal sea la conducción**, sino también aquellos que, pese a que tienen otras funciones, igualmente realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan, bien sea en vehículo privado, de flota, de empresa o cualquier otro modo de transporte.

Gestionar la seguridad vial laboral conlleva la integración de esta en la acción preventiva a través de la **implicación de los diferentes miembros de la empresa, desde la dirección hasta la modalidad preventiva**, logrando además la implicación de otras áreas y la participación activa de los/las trabajadores/as y sus representantes (delegados de prevención).

A continuación detallamos los **principales aspectos a tener en cuenta para integrar la seguridad vial laboral** en los diferentes pasos que debe cumplir cualquier actividad preventiva:



Evaluar los riesgos viales

Los riesgos de seguridad vial laboral deben ser evaluados al igual que cualquier otro tipo de riesgos de la empresa. Esta evaluación debe incluir tanto los riesgos en misión como los riesgos en desplazamiento in itinere, así como, tener en cuenta no sólo los riesgos viales como consecuencia del uso y conducción de vehículos, sino también los relacionados con el uso de la vía por parte de los/las trabajadores/as cuando van andando, en medio de transporte público, etc.



Planificar la actividad preventiva e implementarla

Se deben **planificar e implementar** todas aquellas **actuaciones que permitan eliminar o, al menos reducir, los riesgos de seguridad vial laboral** (reducción de desplazamientos, información y formación, mantenimiento de vehículos, etc.).



Control equipos de trabajo y medio de protección

Los vehículos de empresa son equipos de trabajo. Según establece el Real Decreto 1215/97 el empresario debe asegurarse que:

- Los vehículos puestos a disposición de trabajadores/as sean **adecuados al trabajo para el que van a ser utilizados** (tipos de desplazamiento, condiciones climatológicas, de uso, etc.).

- Los vehículos **cumplan con la legislación de aplicación** (fabricación, homologación, etc.).
- El **mantenimiento** de los vehículos se realice **de conformidad con las instrucciones del fabricante** y se sometan a las inspecciones periódicas reglamentarias (Inspecciones Técnicas de Vehículos).
- Se realizan **controles**, independientemente de los de mantenimiento, **que garanticen el buen estado y la seguridad de los vehículos** en todo momento (estado de todas las ruedas, fluidos, luces, señalización etc.).
- Los vehículos deben disponer de **medios de protección en buen estado** (seguridad activa y pasiva) y deben disponer de equipos como los chalecos reflectantes, triángulos/luz de señalización, etc. debiendo garantizarse que están disponibles y en buen estado en el vehículo.



Formación en seguridad vial de las personas trabajadoras

Según la actividad laboral que se desarrolle en una empresa, la **formación de los/las trabajadores/as sobre el riesgo laboral vial** tiene una doble perspectiva:

- una parte general común a todos los/las trabajadores/as.
- una parte específica de riesgos propios o características del sector al que pertenece la empresa.

También se recomienda una formación específica para mandos intermedios y delegado/as de prevención.

Hay que tener en cuenta que el desarrollo de esta formación **debe realizarse de forma continua en el tiempo** y su revisión de manera periódica cuando cambien las condiciones de la organización del trabajo o la normativa que afecte al tráfico y la movilidad.



Vigilancia de la salud

Los **posibles daños que a la salud** de los/las trabajadores/as **pueden generar actividades como la conducción** deben ser tenidos en cuenta dentro de las actividades de vigilancia de la salud.

Muchas circunstancias como la ingesta de determinados fármacos por enfermedad, situaciones de estrés, etc. hacen que se incremente el riesgo de un accidente vial. Por ello, la vigilancia de la salud debe tener en cuenta las características y situaciones específicas de cada trabajador/a.



Investigación de accidentes

Todos los accidentes e incidentes relacionados con la seguridad vial laboral deben ser investigados con el fin de buscar las causas que lo han generado y actuar sobre ellas para evitar que vuelva a producirse el siniestro.



Control documental

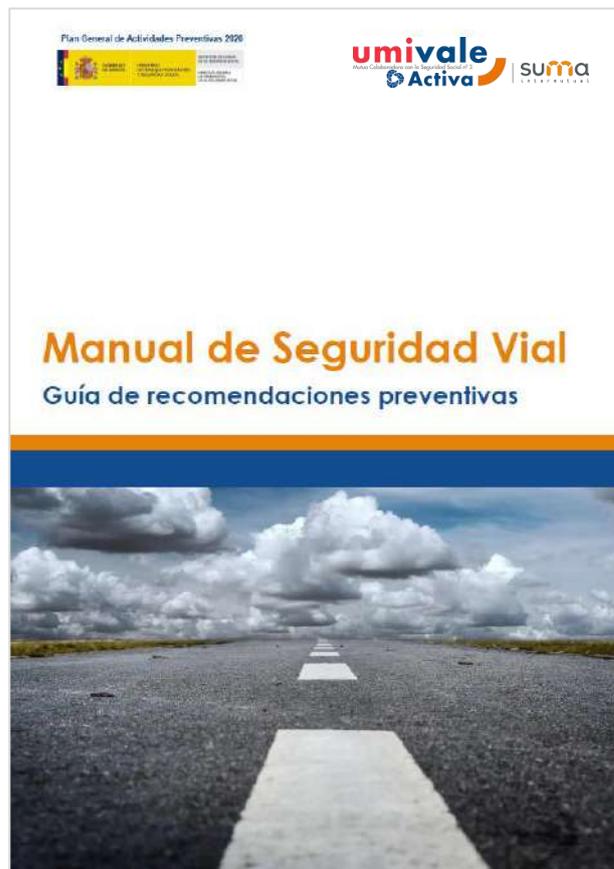
La documentación generada como consecuencia de la gestión de la seguridad vial laboral debe quedar integrada dentro del conjunto de la documentación de prevención: plan de prevención, evaluación de riesgos, informes de investigación de accidentes, etc.

El hecho de que, en muchos casos, los planes de seguridad vial laboral se constituyan como un documento independiente no implica que no deban cumplir los requisitos que cualquier actividad en materia de prevención debe cumplir y estar integrados dentro del plan de prevención de la empresa.



A la hora de elaborar e implantar un Plan de Seguridad Vial Laboral es importante **contar con el respaldo y el compromiso de la dirección** y de todos los agentes participantes, incluidos la representación de los/las trabajadores/as. También es importante **asignar responsables del seguimiento del Plan** y presentar un informe de conclusiones de forma periódica para analizar su funcionamiento.

Como documentos de referencia para trabajar la seguridad vial en el seno de las organizaciones recomendamos estos dos manuales de **umivale Activa**, a los que se puede acceder en la sección dedicada a seguridad vial de nuestra web corporativa clicando sobre las siguientes imágenes.



A este respecto, señalar que se entiende que el **Plan de Movilidad** de una organización, es el conjunto de acciones planificadas y en proceso de implementación para mejorar la movilidad de personas a fin de que sea lo más segura, eficiente y sostenible posible. Dicho Plan se redacta bajo una perspectiva de responsabilidad social, y más allá de las exigencias reglamentarias de seguridad y salud laboral de los desplazamientos que realizan los trabajadores durante la jornada laboral.

Todo **Plan de Movilidad** de una determinada colectividad debe ser el resultado del estudio de los hábitos y pautas de desplazamiento de los miembros de la misma, así como de sus necesidades. Podrán desarrollarse planes de movilidad de empresas, de municipios y de ámbitos territoriales más amplios.

El **Plan de Seguridad Vial Laboral** y el **Plan de Movilidad** deberían estar integrados en cualquier organización en aras a una mayor efectividad.

3. Terminología y conceptos esenciales en relación al accidente de trabajo relacionado con la movilidad

A continuación se aclaran varios conceptos en relación con los accidentes de trabajo relacionados con la movilidad:

Accidente laboral de tráfico

Es toda lesión corporal que sufre una persona trabajadora con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta y en el cual intervenga un vehículo en movimiento en vía pública afectada por la legislación de tráfico, circulando vehículos a motor. Quedarían entonces excluidos los accidentes producidos en vías interiores de centros de trabajo.



Accidente de trabajo “in itinere”

La jurisprudencia ha definido de modo preciso lo que se considera por accidente “in itinere”, puesto que puntualiza lo siguiente:

- El accidente debe producirse en el recorrido habitual entre el lugar de residencia y el de trabajo.
- No deben producirse interrupciones durante dicho recorrido habitual.

Hay que tener en cuenta que no todos los accidentes de trabajo “in itinere” son accidentes de tráfico, también hay caídas, patologías no traumáticas, etc.

Accidente de trabajo de conductores profesionales

Es aquel sufrido o provocado por la persona trabajadora que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea. Es el caso de transportistas, mensajeros, conductores de servicios de transportes o personas que realizan con vehículo propio o de la empresa tareas comerciales y de atención a clientes. Se incluyen también en este grupo, aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.

Accidente de trabajo en-misión

Es aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

4. Algunas acciones para la mejora de la gestión de la accidentalidad en los trayectos de ida y vuelta al trabajo

Dentro de los **accidentes de trabajo “in itinere”** se proponen como medidas para la reducción de este tipo de accidentes las siguientes:

- **Realizar un diagnóstico de los desplazamientos para acudir al trabajo.** No es lo mismo una empresa localizada en un polígono industrial próximo a una autovía, que un bloque de oficinas en el centro de la ciudad. Es adecuado realizar un “análisis preliminar” que permita al empresario conocer de antemano una serie de datos como la oferta de los diferentes medios de transporte al trabajo existentes y el perfil de movilidad de sus empleados. Partiendo del mismo, efectuar un diagnóstico de la movilidad en la empresa que permita plantear acciones y definir si así lo desea un Plan de Movilidad de la organización, que quede integrado en el Plan de Seguridad vial laboral de la empresa.
- **Facilitar medios de transporte seguros** para aquellos desplazamientos que lo requieran. Una opción puede ser implantar **medidas de transporte de empresa**, implantando rutas de empresa con autobuses o microbuses que vayan recogiendo en diferentes paradas al personal de la plantilla y los trasladen hasta el centro de trabajo. Otra opción puede ser el establecimiento de **servicios de lanzadera**, para los casos en los que la parada del transporte público esté lejos del lugar de trabajo. Pueden implementarse rutas de autobús específicas para los empleados, que presten servicio a las horas de entrada y salida del trabajo, conectando un intercambiador de transporte (o cualquier punto bien comunicado por transporte público) con la empresa.



- **Incentivar la eliminación de los desplazamientos para comer.** Mediante la implantación por ejemplo de un horario intensivo o habilitando un comedor en la empresa.
- **Gestionar los aparcamientos en la empresa** (seguros y con restricciones de disuasión). Se trata de administrar de forma racional las plazas de aparcamiento de la empresa en caso de que se disponga de ellas, de modo que se establezcan criterios claros sobre qué trabajadores tendrán disponibilidad de las plazas y en qué condiciones (priorizando la disponibilidad de plaza para los que hagan uso del coche compartido y trasladen a dos o más personas de la plantilla, personas con movilidad reducida, etc...).
- **Impulsar el teletrabajo** puede resultar beneficioso para reducir la movilidad de los trabajadores, con el consiguiente ahorro en transporte (tiempo, mantenimiento, combustibles, etc.) y asimismo aumentar su motivación y rendimiento.
- **Impulsar la implantación del *carsharing* y el *carpooling*.** Consisten en lo siguiente:
 - ***Carsharing* (Flota de vehículos compartidos):** es una forma de acceder en coche privado al trabajo mediante un sistema de flota compartida de vehículos, siendo socio de una comunidad de usuarios. Es una forma regulada de compartir un coche suministrado por una empresa gestora.
 - ***Carpooling* y *vanpooling* (vehículo compartido):** *carpooling* es el sistema que permite compartir los gastos del desplazamiento entre los usuarios que realizan el mismo trayecto, cuando no haya otro medio para desplazarse al trabajo. Se trata de coordinar e incentivar a los empleados que tengan su lugar de residencia próximo entre sí, para que se pongan de acuerdo y acudan juntos al trabajo empleando el automóvil de uno de ellos. Cuando el vehículo es facilitado por la empresa y además costea los gastos, por ejemplo un sistema lanzadera desde una parada de transporte público, se denomina *vanpooling*. En este último caso la empresa adquiere el vehículo o lo alquila, generalmente es una furgoneta. En cuanto a la conducción, la empresa puede contratar a un conductor especializado o simplemente otorgar esta función a uno de los trabajadores del grupo que comparte el coche.
- **Fomentar las videoconferencias** como medio para evitar desplazamientos en todas aquellas reuniones que pueden desarrollarse mediante este medio.
- **Difundir actuaciones que fomenten la movilidad sostenible** de los trabajadores (fomentar traslados a pie o en bicicleta por ejemplo), en empresas situadas en zonas bien comunicadas por carril bici y con accesos peatonales con el casco urbano o con una estación de tren o metro, o bien con accesos que no impliquen la llegada por carreteras con tráfico intenso.

- Realizar campañas de sensibilización sobre seguridad vial para evitar accidentes en los trayectos de ida y vuelta del trabajo.

Seguridad vial

Recomendaciones para trabajadores con movilidad

¿Cómo reducir el número de desplazamientos laborales?

Sigue la ruta que te planteamos y descubrirás una serie de **hábitos** a seguir y una relación de **medidas** enfocadas a **reducir** el número de **desplazamientos** laborales en la empresa y **evitar accidentes**.

- 1 Fomentar el uso de **reuniones online** (videoconferencias).
- 2 Fomentar el uso del coche compartido (**carsharing**), con otros compañeros de la empresa que vivan cerca o en el recorrido a realizar.
- 3 Promover el uso del **transporte público** (autobús urbano, metro, tranvía, etc.) donde exista la posibilidad.
- 4 Establecer un **sistema de transporte lanzadera**, por ejemplo en polígonos industriales o mal comunicados por transporte público.
- 5 Impulsar **hábitos saludables** antes y durante el trayecto: **comidas ligeras, ropa y calzado cómodo, ejercicio físico, sueño reparador, etc.**
- 6 Promover el **teletrabajo** donde sea factible, para evitar desplazamientos a los centro de trabajo.
- 7 En caso de siniestro el vehículo debe estar **equipado con botiquín** y los dispositivos necesarios para **asegurar su integridad** (chaleco reflectante) y el **área afectada** (2 triángulos). Es conveniente **llevar un extintor portátil** y revisar periódicamente su estado.
- 8 Para desplazamientos de **larga duración** (p.e apertura de nueva sede) realizar una **óptima selección del candidato**, **facilitar los trámites burocráticos** como colegios, vivienda, expatriación, etc

El bienestar de la plantilla también debe asegurarse en los desplazamientos laborales

Plan General de Actividades Preventivas 2020

- > **Evitar los trayectos rutinarios.** La mayoría de las veces solemos realizar los mismos trayectos para acudir o regresar del trabajo, pero las circunstancias del tráfico no son iguales. Por eso hay que estar atento a las circunstancias puntuales del tráfico y adecuar la conducción a las mismas. El lunes es el día de la semana en que se registran más accidentes laborales de tráfico.
- > **Planificar los desplazamientos antes de iniciarlos.** Conviene que la persona que conduzca conozca el itinerario que debe seguir, el tiempo aproximado que empleará en su recorrido y tenga en cuenta los imprevistos que puedan presentarse. Siempre que sea posible, deben planificarse las rutas dando preferencia a circular por las autovías y autopistas, que acostumbran a ser más seguras que las carreteras.
- > **Instaurar horario flexible de entrada/salida** del trabajo para evitar las congestiones de tráfico que se producen a esas horas y la presión por tiempo. El 70% de los accidentes laborales de tráfico se producen al ir al trabajo (es decir accidentes in itinere). Se circula a mayor velocidad para llegar a tiempo, por la productividad ligada a fichar a unas horas determinadas...Estas circunstancias pueden generar estrés y hacer que asuman más riesgos.



- > **Fomentar los desplazamientos en transporte público** (allí donde resulten factibles), informando sobre sus ventajas a la plantilla e intentando en aras de favorecer la flexibilidad horaria comentada en el apartado anterior adecuar el tiempo de entrada y salida de las empresas a los horarios del transporte público.

5. Algunas acciones para la mejora de la seguridad y salud laboral relacionada con los desplazamientos durante la jornada

Dentro de los **accidentes de trabajo “en-misión”** se proponen como medidas para la reducción de este tipo de accidentes las siguientes:

- **Realizar un diagnóstico de los desplazamientos** a realizar por la plantilla durante el trabajo. Analizando aspectos como la duración media de los desplazamientos y tiempo semanal medio dedicado a la conducción, motivo de los desplazamientos (gestiones comerciales, entregas, transporte de mercancías, etc...), rutas empleadas (autopistas, carreteras nacionales o secundarias, carreteras comarcales, etc...). Ello permitirá tener un conocimiento de las necesidades de movilidad durante el trabajo y tomar decisiones adecuadas sobre esta, relacionadas con la seguridad vial de la plantilla.
- **Elaborar una evaluación específica de los riesgos asociados a los desplazamientos** durante la jornada de trabajo.
- Hacer un **estudio de las posibles situaciones críticas y estresantes en que se puede encontrar un conductor** y planificar las medidas correctoras correspondientes.
- **Programar las rutas** de acuerdo con el tiempo y los recorridos razonables. Evitar las horas punta y zonas conflictivas. Si no resulta posible, ir con tiempo suficiente para evitar actitudes temerarias.



- **Programar la ruta para evitar conducir entre las 3:00 – 5:00 horas de la madrugada**, o extremar la precaución si no se puede evitar. Este horario favorece la aparición de somnolencia al volante (DGT).
- **No programar la conducción para hacer largos trayectos durante la noche.**
- **Elaborar mapas de riesgo de los recorridos** por los que circulan las personas trabajadoras, especificando los tramos y los puntos negros, los índices de peligrosidad la situación de obras, las horas punta, etc. Es muy recomendable planificar previamente las rutas según los parámetros recogidos.
- Hay que **llevar un buen mantenimiento preventivo** del vehículo (coche, moto, furgoneta, etc...) siguiendo las recomendaciones del fabricante. Prestar especial atención a los frenos, la dirección, neumáticos y luces, asegurándose de que ha pasado la ITV.



- Si se emplea un vehículo de empresa, **comunicar las incidencias y necesidades de revisión** a través de los cauces establecidos.
- **Adquirir vehículos de empresa teniendo en cuenta criterios de seguridad** activa y pasiva.
- **No conducir más de ocho horas** al día y **parar cada dos horas o 200 km** para caminar unos 15 minutos. En condiciones desfavorables se debe aumentar la frecuencia de las paradas y el periodo de descanso, que debe rondar entre los 20 y 30 minutos (DGT).

- **No se aconseja adoptar posturas muy relajadas** que favorezcan la aparición de sueño. Si este aparece es mejor estacionar el vehículo en lugar seguro y descansar un rato.
- **Tampoco se deben tomar comidas copiosas.** Por supuesto, nada de alcohol, drogas o fármacos que produzcan sueño y estén contraindicados para la conducción. Se recomienda mantenerse hidratado.
- **Evitar el uso de dispositivos electrónicos durante la conducción.** Tras minuto y medio de hablar por el móvil con el “manos libres”, el conductor no percibe el 40% de las señales, su velocidad media baja un 12%, el ritmo cardiaco se acelera bruscamente y se tarda más en reaccionar. Usar el móvil a la vez que se camina distrae de lo que ocurre en la calzada: cruces, semáforos, pasos de cebra... No manipular GPS en marcha.



- **Se deben evitar temperaturas elevadas en el habitáculo.** El coche debe estar bien ventilado, evitando la acumulación de humo o calor. Abrir la ventanilla para ventilar y usar las salidas de aire para despejarse.
- Por supuesto, es **fundamental dormir bien por la noche.** Lo recomendable es entre siete y nueve horas. Este sueño debe ser reparador.
- Hay que **procurar no escuchar música relajante** en aquellos momentos en los que es más probable sufrir los efectos de la somnolencia. Además, si se va acompañado, se puede mantener una conversación tranquila y agradable.

- La fatiga está muy relacionada con el sueño. Si se ha realizado alguna actividad fuerte y se está fatigado, la mejor opción es **descansar antes de conducir y parar con mayor frecuencia**.
- **No tomar alcohol ni otras drogas**. No fumar mientras se conduce. Evitar las comidas copiosas si vas a conducir.
- **Si se van a tomar medicamentos**, con o sin receta médica (analgésicos, antihistamínicos...) **consultar a un especialista si afectan a la capacidad de conducir** antes de ponerse al volante.
- **Respetar las señales y normas de tráfico**, adecuar los límites de velocidad al estado de la vía, a las condiciones meteorológicas y al estado físico o psíquico, manteniendo la distancia de seguridad.

6. Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio como peatón

Si vas al trabajo caminando, si estás haciendo un reparto o una tarea andando como parte de tu trabajo te recomendamos:

- **Utilizar el trayecto más seguro**. Caminar por las aceras, no correr atropelladamente aunque vayas con mucha prisa. No cruzar entre vehículos estacionados que no te dejan ver a otros vehículos e impiden que ellos te vean.

- **Hacerse ver**. Si es de noche o muy temprano, si se camina por zonas mal iluminadas, por vías interurbanas o polígonos industriales..., **llevar ropa de alta visibilidad o chaleco reflectante**.



- En polígonos industriales, **prestar especial atención a la entrada y salida de grandes vehículos**, a sus maniobras, a las zonas de aparcamiento, de carga y descarga.



- Tener mucha **precaución si se camina y habla por teléfono a la vez**: mirar alrededor, no cruzar indebidamente, poner atención al resto de peatones, etc...

7. Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio como ciclista

Si para desplazarte al trabajo o para realizar tareas de reparto utilizas bicicleta debes de adoptar las siguientes recomendaciones:

- **Planificar los trayectos** para evitar tramos bacheados o con mucho tráfico.
- **Utilizar** siempre el **casco de seguridad**, equípate también con **guantes, rodilleras y coderas**.
- **Usar prendas reflectantes** que te hagan especialmente visible.
- **Llevar la carga bien sujeta** y evitar la sobrecarga.
- **Señalizar las maniobras** y cumplir con las normas de tráfico.
- **No utilizar auriculares, ni el teléfono móvil** durante la conducción.
- **Evitar circular por las aceras** con la bicicleta, su uso es preferente para peatones. **Hacer uso del carril bici** cuando exista.
- **Moderar la velocidad en situaciones climatológicas adversas**.



- **Revisar** con frecuencia **el estado de la bicicleta** (frenos, alumbrado, presión de las ruedas, etc...).

8. Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio en motocicleta

Si te desplazas o haces tareas de reparto en motocicleta como parte de tu trabajo, debes tener presente las siguientes medidas:

- El motorista en caso de accidente está más expuesto a sufrir lesiones físicas, por ello es importante el **uso de la protección personal y el equipamiento necesario**: casco, guantes, botas y ropa adecuada. Emplear elementos reflectantes para hacerse visibles al resto de conductores.



- **La motocicleta siempre debe de estar en buen estado.** Debe tener un mantenimiento adecuado con sus revisiones periódicas pasadas.
- **Cumplir con los límites de velocidad.** Adaptar la velocidad al estado de la vía y reducir la misma al tomar un cruce.
- **Si la motocicleta tiene cajón** para repartir paquetes/comidas, etc..., este **debe de estar bien cerrado.** Comprobarlo antes y después de cada entrega.
- **Mantener una distancia de seguridad suficiente** para reaccionar a tiempo ante cualquier contratiempo que pueda surgir durante el trayecto para evitar accidentes.
- En todo momento **mantener las dos manos en el manillar.**
- Se debe **conducir en línea recta, sin zigzagueos** que puedan ocasionar un accidente con otro vehículo. Además, siempre se deben **evitar los puntos ciegos.**
- **No tomar medicamentos** que puedan afectar a la conducción **ni ingerir alcohol** antes de conducir.

- > **Tener preparada la ruta de antemano** permite evitar accidentes por eventos previsibles. Aunque conozcas la ruta **no bajar la guardia** durante el trayecto.
- > Durante la conducción hay que tener especial **cuidado con las rayas blancas de los pasos de peatones** ya que cuando llueve son muy resbaladizas así como hay que estar alerta ante cualquier **mancha de aceite o gasolina** que pueda encontrarse en la calzada para evitar pasar por encima.



- > **Prestar especial atención a las vías con acumulación de hojas secas.** La acumulación de las hojas que caen de los árboles en la carretera, junto con la bajada de las temperaturas y el rocío de primeras horas de la mañana pueden cambiar el firme del asfalto y convertirlo en un terreno más resbaladizo donde las ruedas de tanto coches como motos pierdan agarre.

9. Medidas preventivas a adoptar si se realizan las tareas de transporte y reparto a domicilio en furgoneta

Si te desplazas o haces repartos en furgoneta como parte de tu trabajo, debes tener presente las siguientes medidas:

- > **Evitar las prisas** durante la jornada de trabajo. **Cumplir siempre las normas de seguridad vial.** Circular con atención y evitar las distracciones o descuidos.
- > Durante la conducción **en determinadas zonas** (cerca colegios, centro ciudades, etc...) **extremar las precauciones** debido a la presencia de usuarios como niños, peatones, ciclistas.
- > **Usar el cinturón de seguridad, cero alcohol y drogas** al volante y tener **precaución con la ingesta de medicamentos**, etc...

- > **Planificar con tiempo las entregas y recogidas** del día para evitar contratiempos durante la ruta como puede ser exceso de tráfico, estado de las carreteras, condiciones climatológicas, etc..



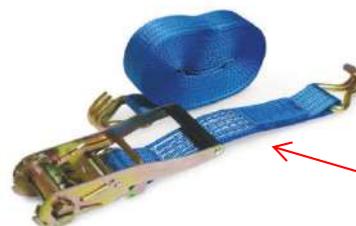
- > **Los paquetes deben ir bien distribuidos** y con una separación suficiente entre la zona de carga y el conductor.
- > **No transportar las cargas de forma que impidan la visión.** Una buena práctica para evitar el desplazamiento de las cargas durante el transporte es el **uso de barras de sujeción de la carga, sistemas de amarre o redes de contención.**



Barras de sujeción



Redes de contención



Sistema de amarre

- **Adaptar la velocidad al circular con el vehículo cargado**, la inercia en las curvas será mayor y la distancia de frenado aumentará considerablemente, por lo que debe aumentarse la distancia de seguridad.
- **Tener precaución durante la conducción marcha atrás** ante la falta de visibilidad.

10. Medidas preventivas frente a trastornos musculoesqueléticos en actividades de transporte y reparto a domicilio

Las tareas de transporte y reparto a domicilio pueden generar daños como los trastornos musculoesqueléticos, asociados principalmente a la manipulación manual de cargas. Para evitarlos se propone la adopción de las siguientes medidas preventivas.

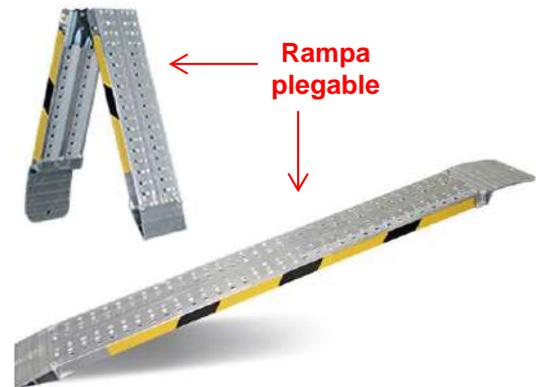
- **No manipular manualmente cargas con un peso superior a 25 kilos en el caso de los hombres y de 15 kilos en el caso de las mujeres**. Solicitar siempre la ayuda de un compañero para manipular las cargas pesadas, o aquellas cuya manipulación de forma individual suponga un riesgo debido a sus dimensiones.



- **En descarga y reparto, utilizar siempre que sea posible equipos auxiliares (carros, transpaletas, etc.)**, llevar los propios equipos auxiliares en el vehículo por si carece de ellos el receptor de la carga. Existen equipos que permiten la elevación de las cargas para facilitar su manejo y la superación de obstáculos como escaleras.



- Para facilitar la descarga desde la caja/zona de almacenaje, se pueden **incorporar rampas de carga y descarga a los vehículos**, que pueden ser fijas o plegables, debiéndose respetar las cargas máximas de uso y distancias de seguridad durante su empleo.



La manipulación incorrecta de cargas puede provocar en el trabajador lesiones musculoesqueléticas. Cuando se manipulen de forma manual, es importante seguir las siguientes pautas:

- **Tomar firmemente la carga con las dos manos.**
- Levantar la carga **utilizando los músculos de las piernas** y no con la espalda.
- **Mantener la carga próxima al cuerpo** durante todo el trayecto, dando pasos cortos.
- **No girar la cintura cuando se carga un peso**, girar los pies.
- **Evitar colocar productos pesados por encima de los hombros.**

El sistema tradicional de transporte de cargas utilizado por mensajeros y repartidores ha sido principalmente **un cofre rígido anclado al vehículo**, pero no ha sido el único. Nuevas empresas de mensajería y reparto dejan la propiedad del vehículo al repartidor, el cual lleva mochilas para el transporte de la carga.

El transporte de la carga sobre cofre anclado al vehículo genera mayor estabilidad, pero sobre todo **evita futuros problemas de espalda** asociados al transporte de peso sobre las mochilas.



Por su parte, el transporte con mochila **puede generar una mejor visibilidad del trabajador** ya que cuando el mismo se baja de la bicicleta o ciclomotor sigue llevando a su espalda la misma y **se le pueden incorporar elementos reflectantes**. Si se utiliza este medio de transporte de la carga hay que **evitar sobrecargarlo para no provocar lesiones en la espalda**.



11. Medidas preventivas frente al estrés y fatiga mental en actividades de transporte y reparto a domicilio

La fatiga es uno de los principales riesgos en la población trabajadora que desarrolla las tareas de transporte y reparto, dependiendo esta de dos factores fundamentales: **sobrecarga física** (fatiga muscular por postura prolongada) y **sobrecarga mental** (estado de alerta o atención constante). Esta última puede provocar en el trabajador un aumento del tiempo de reacción, dificultad para concentrarse y/o somnolencia.

El estrés, en estos trabajos puede surgir debido a diversos factores como la dificultad para cumplir con los horarios de las rutas de reparto programadas, la atención constante al tráfico, las duraciones de las jornadas laborales, etc... provocando tensión, irritabilidad, falta de concentración, ansiedad, nerviosismo, alteraciones del sueño, etc. Estas consecuencias son muy peligrosas cuando se está al volante ya que pueden provocar respuestas inadecuadas en la conducción: excesiva velocidad, maniobras bruscas, continuos cambios de carril, comportamientos agresivos con otros conductores, etc... Para evitarlos se propone la adopción de las siguientes medidas preventivas.

- **Evitar jornadas de trabajo prolongadas**, y respetar las horas de trabajo y los periodos de conducción legalmente establecidos.
- **Planificar las rutas de reparto con antelación**. Tratar de evitar tramos de concentración de accidentes, de mayor condensación de vehículos, zonas donde se produzcan concentración de personas (manifestaciones, mercadillos, alrededores de campos de fútbol en días de partido...), buscar vías rápidas, etc... Evitará la ansiedad frente a demoras o inconvenientes en el camino.

- **Informar a los transportistas** sobre las características específicas de la ruta que van a realizar.
- **Adecuar la velocidad a las circunstancias de la vía**, del flujo de tráfico, etc...
- Intentar **programar los turnos de trabajo** con la suficiente antelación **para favorecer la conciliación familiar y social**.
- **Mantener una buena hidratación** contribuye a reducir los niveles de fatiga durante la conducción.
- **Descansar y dormir** las horas necesarias. En caso de malestar general, somnolencia, cansancio o cualquier otra causa que pueda influir en la conducción, **parar el vehículo en lugar seguro y descansar lo necesario hasta reponerse**.



- Mantener una **alimentación saludable y equilibrada**, respetar **horario fijo de comidas** y **no ingerir alcohol ni drogas**.
- **Realizar ejercicio físico** para proteger los efectos dañinos del estrés y aumentar su resistencia.

- **Y finalmente, hacerse reconocimientos médicos periódicos** (a través de los servicios de vigilancia de la salud) con el fin de prevenir factores de riesgo y mejorar la salud.



12. Bibliografía

- > Guía práctica de seguridad vial laboral. Guía de recursos y contenidos. Osalan.
- > Guía práctica seguridad vial laboral. Comunidad de Madrid.
- > Condiciones de trabajo de los repartidores y las repartidoras en el sector de la restauración moderna. CCOO de Madrid.
- > Prevención de accidentes in itinere y en misión. DGT.
- > Manual de buenas prácticas de prevención de riesgos laborales en el transporte de mercancías por carretera. Osalan.
- > NTP 1.090 Riesgos laborales viarios: marco conceptual (I). INSHT.
- > Imágenes: Freepik.es