

## SEGURIDAD VIAL LABORAL

# DIRECCIONES DE INTERÉS

## ORGANISMOS DE UGT

### SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE DE UGT-MADRID

📍 Avda. América, 25 - 8 planta - 28002 Madrid.  
✉️ [saludlaboralymedioambiente@madrid.ugt.org](mailto:saludlaboralymedioambiente@madrid.ugt.org)  
🌐 <https://saludlaboralmadridugt.org> ☎️ Tel: 91 589 75 36

### SERVICIO DE PREVENCIÓN DE ADICCIONES EN EL ÁMBITO LABORAL

📍 Avda. América, 25 - 8 planta - 28002 Madrid.  
✉️ [sindrogas@madrid.ugt.org](mailto:sindrogas@madrid.ugt.org) ☎️ Tel: 91 589 75 36

## UNIONES COMARCALES DE UGT-MADRID

### NORTE

Avda. Valdelaparra, 108 · 28100  
**Alcobendas** - Tel: 91 662 08 75  
[uczonanorte@madrid.ugt.org](mailto:uczonanorte@madrid.ugt.org)

### ESTE

C/ Simón García de Pedro, 2 28805  
**Alcalá de Henares** - Tel: 91 888 09 92  
[uceste@madrid.ugt.org](mailto:uceste@madrid.ugt.org)

### SURESTE

C/ Silos, 27 · 28500  
**Arganda del Rey** - Tel: 91 876 89 65  
[ucsureste@madrid.ugt.org](mailto:ucsureste@madrid.ugt.org)

### SUR

Avda. de los Ángeles, 20 · 28903  
**Getafe** - Tel: 91 696 05 11  
[surslmamujer@madrid.ugt.org](mailto:surslmamujer@madrid.ugt.org)

### OESTE

C/ Clara Campoamor, 2 · 28400  
**Collado Villalba** - Tel: 91 850 13 01  
[ucoeste@madrid.ugt.org](mailto:ucoeste@madrid.ugt.org)

### SUROESTE

C/ Huesca, 2 · 28941  
**Fuenlabrada** - Tel: 91 690 40 68  
[suroeste@madrid.ugt.org](mailto:suroeste@madrid.ugt.org)

## FEDERACIONES REGIONALES DE UGT-MADRID

### FeSMC SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO

☎️ Tel: 91 589 73 94 ✉️ [saludlaboral.madrid@fesmcugt.org](mailto:saludlaboral.madrid@fesmcugt.org)

### UGT Servicios Públicos de Madrid

☎️ Tel: 91 589 70 43 ✉️ [saludlaboral@ugtspmadrid.es](mailto:saludlaboral@ugtspmadrid.es)

### FICA INDUSTRIA, CONSTRUCCIÓN Y AGRO

☎️ Tel: 91 589 73 50 ✉️ [psindicalmadrid@fica.ugt.org](mailto:psindicalmadrid@fica.ugt.org)

## OTROS ORGANISMOS

### INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (IRSST)

Calle Ventura Rodríguez, 7 - 28008 Madrid  
Teléfono: 900 71 31 23 - [irsst@madrid.org](mailto:irsst@madrid.org)  
[www.comunidad.madrid](http://www.comunidad.madrid)

### INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE MADRID (ITSS)

Plaza José Moreno Villa, 1 -  
Esq. Pl. España, 17 - 28008, Madrid  
Teléfono: 91 363 56 00 - [itmadrid@mites.gob.es](mailto:itmadrid@mites.gob.es)

## PUBLICACIONES DE LA SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE 2023

PUEDES ENCONTRAR MUCHAS OTRAS PUBLICACIONES EN MATERIA PREVENTIVA EN:  
<https://saludlaboralmadridugt.org/> • <https://facebook.com/saludlaboralugtmadrid>

**Revista: N° 64 (Octubre 2023)** Lugares de Trabajo. **N.° 65 (Diciembre 2023)** Equipos de Trabajo.

**Boletín online:** Cultura preventiva noviembre 2023; Cultura preventiva diciembre 2023.

**Carteles:** accidentes de trabajo, perspectiva de género en la gestión de la prevención en las empresas.

**Trípticos:** Coordinación de Actividades Empresariales; Enfermedades Profesionales; Equipos de Trabajo; Gestión de la Prevención; IRSST e ITSS; Lugares de Trabajo; Trabajadores y Trabajadoras Autónomas; VI Plan Director de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2021-2024.

**Cuadernillos:** VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2021-2024, Enfermedades Profesionales, Equipos de Trabajo, Gestión de PRL, La Ley de Prevención de Riesgos Laborales, Lugares de Trabajo; Nanomateriales, Planes de Autoprotección, Preguntas Frecuentes en PRL, Prevención de Riesgos Laborales y las Personas Trabajadoras Autónomas, Seguridad en el Trabajo, Servicios de Prevención, Trabajadores Especialmente Sensibles

**Manuales:** Delegados y Delegadas de Prevención; Conviene Saber; Servicios de Prevención; Sector Cuero y Calzado; Sector Cuidado de Personas.

**Estudios técnicos:** Riesgos Asociados a la Digitalización y su Prevención; Disruptores Endocrinos y Prevención de Riesgos Laborales

**Otras publicaciones:** USB Selección de Publicaciones y Legislación sobre Salud Laboral, actualizado a septiembre de 2023; Calendario de Mesa con información sobre Lugares de Trabajo; Cuaderno de Notas con información sobre Enfermedades Derivadas del Trabajo; 4 Infografías sobre Equipos de Trabajo.2

Los madrileños y madrileñas vivimos en una Comunidad Autónoma donde las distancias y los tiempos para desplazarnos entre nuestros domicilios y el lugar de trabajo conllevan una parte importante de nuestras vidas.

Los accidentes de tráfico, constituyen uno de los mayores problemas sociales y económicos más importantes de nuestro tiempo, que se refleja en los índices de accidentalidad que se registran cada año.

La siniestralidad laboral producida por tráfico es una de las principales causas de accidentes de trabajo en la Comunidad de Madrid, por ello en UGT-Madrid preocupados por la mejora de la seguridad y salud de las personas trabajadoras editamos este Boletín Informativo abordando la problemática que supone para los trabajadores y trabajadoras, para las empresas y para las administraciones, la siniestralidad vial laboral.

Según el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en Trabajo, en su último informe sobre accidentes laborales de tráfico (ALT), en el año 2018 cada 33 horas, aproximadamente, una persona ha fallecido como consecuencia de un accidente laboral de tráfico, es decir, al ir o volver del trabajo, o desplazándose durante la jornada laboral, cifra que viene presentando una importante tendencia al alza en los últimos años.

En la Comunidad de Madrid, de los 88.250 accidentes de trabajo con baja que se produjeron en 2022, el 84,9% corresponden a accidentes de trabajo en jornada laboral, y el 6,61% a accidentes In itinere. De la totalidad de accidentes de trabajo con baja en la jornada laboral, el 6% está relacionado con el tráfico, lo que corresponde a 4.460 accidentes laborales de tráfico en jornada, mientras que de los accidentes In itinere un 56.8% son accidentes de tráfico, lo que representa un total de 7.585 accidentes laborales de tráfico In itinere. Del total de accidentes mortales, el 16,9% fueron de tráfico en el 2022.

Las malas condiciones de trabajo, las jornadas prolongadas, el trabajo a turnos y nocturno, los ritmos de trabajo, por un lado, unidas a factores ambientales, mecánicos ó de señalización, y en alguna ocasión humanos, son algunas de las causas en las que desde UGT-Madrid consideramos que hay actuar de cara a frenar este tipo de siniestralidad laboral.

Actuaciones como la regulación de los límites de velocidad, la educación vial, la mejora de las infraestructuras viarias, mayor seguridad en los vehículos, y unas mejores condiciones de seguridad y salud, y de trabajo, son algunas de las medidas que pueden ayudar a mejorar la situación.

Importante en la reducción de la siniestralidad vial laboral es la implantación de Planes de movilidad sostenible en las empresas, ya que garantiza una mayor seguridad en los desplazamientos que realizan las personas trabajadoras tanto en jornada laboral como al ir y volver del trabajo. La información y la formación en seguridad vial es otro elemento imprescindible.

En este Boletín intentamos a través de diferentes artículos y noticias trasladar información sobre la importancia de la Prevención de Riesgos Laborales cuando hablamos de accidentes de tráfico de origen laboral.

Necesitamos un nuevo modelo de movilidad más sostenible que mejore la manera de desplazarse de miles de personas trabajadoras que van y vuelven de sus centros de trabajo.

Por esto dedicamos este número a abordar esta problemática. Queremos sensibilizar e informar a la sociedad en general y a los trabajadores y trabajadoras en particular de que muchos de estos accidentes se pueden evitar, se pueden reducir y minimizar.

## SUMARIO

Editorial	03
Evolución de los accidentes laborales de tráfico	04
La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030	06
ISO 39001 Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial	08
Información básica INSST. Principales conceptos en materia de seguridad vial laboral.	09
La ley de Movilidad Sostenible.	11
Publicaciones IRSST seguridad vial laboral	13
Campaña La Fatiga te mata, FESMC Estatal-Coeficientes reductores	15
Publicaciones UGT-Madrid seguridad vial laboral	18
Jornada de presentación de estudios de seguridad y salud.	19
Jurisprudencia.	23

SECRETARÍA DE SALUD  
LABORAL Y MEDIO AMBIENTE  
DE UGT-MADRID

Avda. América, 25 - 8ª planta  
Teléfono: 91 589 75 36

Depósito Legal: M-45342-2002  
Imprime: FRAGMA REPROGRAFÍA,S.L.

*"El Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo colabora en la elaboración de este material en el marco del VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2021-2024 y no se hace responsable de los contenidos del mismo ni de las valoraciones e interpretaciones de sus autores. El material elaborado recoge exclusivamente la opinión de su autor como manifestación de su derecho de libertad de expresión".*

# EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

El Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) elabora desde el año 2007, informes relativos a la siniestralidad laboral relacionada con el tráfico, donde se analizan, además de los accidentes en jornada de trabajo, los accidentes "In itinere". Los datos analizados proceden de datos estadísticos publicados por el Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES).

De los datos analizados por el MITES, se considera que, para que una persona trabajadora accidentada haya sufrido un accidente de tráfico el accidente debe reunir las tres circunstancias siguientes:

- "Se produce, o tiene su origen, en vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que son:
  - Vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana.
  - Vías que, sin tener la aptitud de las anteriores, son de uso común.
  - Vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.
- Está implicado al menos un vehículo en movimiento.
- El trabajador o trabajadora accidentada se encuentra en una de las siguientes circunstancias:
  - Es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente.
  - Ha sufrido los daños a consecuencia del accidente de tráfico como peatón, ya sea por atropello o por cualquier otra circunstancia del tráfico."

En el último informe de accidentes de tráfico reportado por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo (INSST) correspondiente al año 2023, del total de Accidentes de Trabajo (AT) con baja registrados, 75.979 fueron accidentes laborales de tráfico (ALT) lo que representan un 11,7% del total de accidentes de trabajo. Del total de AT mortales ocurridos el 29,7% fueron a consecuencia de ALT.

La evolución de los datos publicados por el INSST indica que los ALT vienen en aumento cada año, los datos recogidos en el 2020 y 2021 tienen un carácter excepcional debido a la adopción de restricciones laborales por el virus del SARS-CoV-2, lo que repercutió directamente en la reducción de la siniestralidad laboral relacionada con los desplazamientos.

Como se puede ver en la siguiente tabla, los accidentes laborales de tráfico totales aumentaron significativamente entre los años 2018 y 2019, año en el que, el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo incorporó a más de 2,5 millones de personas trabajadoras autónomas en las estadísticas, puesto que a partir del 1 de enero de 2019 la cobertura específica

de accidentes de trabajo por la Seguridad Social para los afiliados y afiliadas al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) pasó a ser obligatoria con carácter general.

Durante los años de pandemia, el teletrabajo fue el recurso más utilizado en aquellos sectores en los que no era imprescindible el trabajo presencial lo que hizo que se redujera el número de los desplazamientos laborales descendiendo los accidentes laborales de tráfico. Los datos vuelven a aumentar a partir del 2021 observando un claro aumento entre los años 2021 y 2023 llegando a superar la cifra de accidentes laborales de tráfico en época de prepandemia.

Tabla 1: Distribución de las cifras de AT y ALT en España del año 2018 al 2023

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>AT Totales</b>	617.488	650.602	505.528	601.123	653.510	653.510
<b>Accidentes laborales de tráfico totales</b>	71.886	77.496	52.248	65.342	73.522	73.522
<b>AT de tráfico In Itinere</b>	52.662	55.312	36.139	44.720	50.548	50.548
<b>AT de tráfico en jornada de trabajo</b>	19.224	22.184	16.109	20.622	22.947	22.947
<b>% de los accidentes laborales de tráfico (ALT) totales</b>	11,6%	11,9%	10,3%	10,9%	11,3%	11,3%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los informes de accidentes laborales de tráfico en España de los años 2018 al 2023.

Las cifras sobre los datos de accidentes mortales laborales de tráfico, desvelan el 2018 como el año con mayor siniestralidad laboral de tráfico y al igual que los datos de accidentes laborales totales en el 2020 se redujeron por la irrupción del virus del SARS-CoV-2.

Entre los años 2021 y 2023 hay un incremento continuo en los AT de tráfico in itinere en comparación con los AT sucedidos en jornada que descienden ligeramente en el 2023 según podemos observar en la siguiente tabla:

Tabla 2: Distribución de las cifras de AT mortales y ALT mortales en España del año 2018 al 2023

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>AT Mortales Totales</b>	725	716	751	741	864	762
<b>Accidentes Mortales laborales de tráfico totales</b>	260	232	194	216	236	226
<b>AT Mortales de tráfico In Itinere</b>	144	134	109	115	132	133
<b>AT Mortales de tráfico en jornada de trabajo</b>	116	98	85	100	104	93

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los informes de accidentes mortales laborales de tráfico en España de los años 2018 al 2023.

<sup>1</sup><https://www.insst.es/el-observatorio/indicadores-evolutivos/accidentes-de-trabajo-y-otros-danos-a-la-salud/accidentes-laborales-de-trafico>

El informe de Accidentes Laborales de tráfico 2022 de la Comunidad de Madrid indica un comportamiento similar, los datos descienden en el 2020 aumentando progresivamente en los años siguientes por la reducción en las medidas de protección frente al SARS-CoV-2.

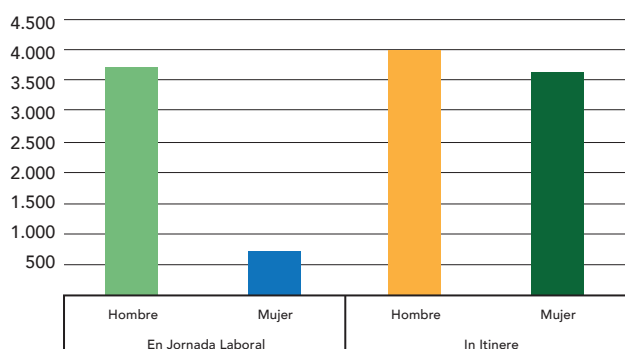
	2019	2020	2021	2022
<b>Accidentes laborales de tráfico totales</b>	13.974	8.151	10.584	12.045
<b>AT de tráfico In Itinere</b>	9.735	5.293	6.635	7.585
<b>% AT de tráfico In Itinere respecto a AT totales</b>	70 %	65 %	63 %	63 %
<b>AT de tráfico en jornada de trabajo</b>	4.239	2.858	3.949	4.460
<b>% AT de tráfico en jornada respecto a AT totales</b>	30 %	35 %	37 %	37 %

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del informe de Accidentes Laborales de tráfico 2022 Comunidad de Madrid.

Destacable es el peso que tienen los ALT In itinere, ya que en el total de los ALT año tras año suponen entre un 60 y un 70%, mientras que los ALT en jornada son entre un 30-40%. El riesgo de sufrir un accidente in itinere debe ser tenido en cuenta a la hora de gestionar la prevención de riesgos laborales en la empresa y, a partir de la evaluación de riesgos, el Plan de Movilidad se puede convertir en una buena herramienta para eliminar o reducir este tipo de accidentes.

Según sexo, son los hombres los que más ALT en jornada sufren, ahora bien, en los accidentes In itinere el reparto entre hombres y mujeres es similar como vemos en la gráfica inferior. Para UGT, esto puede venir derivado de la dificultad para conciliar su vida personal y profesional, lo que supone una mayor carga para ellas, ya que desempeñan una doble jornada, la laboral y en su hogar.

Gráfico 3. ACCIDENTES DE TRÁFICO 2022 SEGÚN SEXO Y JORNADA



Fuente: Informe de Accidentes Laborales de tráfico 2022 Comunidad de Madrid.

Poniendo el foco según la gravedad de los accidentes, se observa que, a medida que aumenta la gravedad de estos, mayor es el porcentaje de accidentes de trabajo relacionados con el tráfico. En jornada laboral los ALT de tráfico graves suponen un promedio del 13,65% sobre el total de los ALT y los mortales un promedio del 15,32%. En el caso de los ALT in itinere graves representan, en promedio, el 74,7% y los mortales llegan a ser el 91% sobre el total de los ALT.

Tabla 4. Distribución porcentual de los accidentes de tráfico en el total de accidentes según gravedad y año de la baja

		Año de la baja			
		2019	2020	2021	2022
En Jornada Laboral	Leve	5,5%	4,9%	5,7%	5,9%
	Grave	13,4%	14,5%	10,5%	16,2%
	Mortal	6,5%	23,4%	14,5%	16,9%
	<b>Total</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>6,0%</b>
In Itinere	Leve	57,6%	55,2%	41,1%	56,6%
	Grave	88,0%	78,8%	53,3%	78,7%
	Mortal	87,5%	100,0%	90,0%	86,4%
	<b>Total</b>	<b>57,8%</b>	<b>55,5%</b>	<b>41,2%</b>	<b>58,8%</b>

Fuente: Delt@ e IRSST.

Fuente: Informe de Accidentes Laborales de tráfico 2022 Comunidad de Madrid

Desde UGT recordamos que la prevención de los accidentes de tráfico en el entorno laboral es fundamental. La negociación colectiva es una herramienta para mejorar la seguridad en los desplazamientos de trabajo, incluyendo cláusulas para la elaboración de planes de movilidad, la periodicidad de la revisión de dicho plan, acciones formativas de educación vial, cláusulas orientadas a la organización del trabajo en la empresa para minimizar los desplazamientos (flexibilidad horaria, fomento del teletrabajo).

Es importante la participación de la representación de las personas trabajadoras en la elaboración, desarrollo e implantación de dicho plan. El diagnóstico de la movilidad en la empresa y el análisis de los accidentes, tanto In itinere como en misión, son esenciales para acordar e implantar las medidas preventivas adecuadas. Estos Planes de movilidad deberán revisarse periódicamente para adaptarlos a los diferentes cambios que pudieran surgir, incluyendo los derivados de los posibles fenómenos meteorológicos adversos.

# LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2030

Esta estrategia nace con la intención de ser un marco de referencia nacional para las políticas de seguridad vial de cara a 2030.

Se trata de un plan de acción, diseñado por el Gobierno de España, para consolidar una cultura de la movilidad segura y para avanzar hacia la propuesta de la Unión Europea de la Visión 0 accidentes de tráfico en el año 2050, en la que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por un accidente vial. Es un plan ambicioso, presentado en junio de 2022, con el objetivo de consolidar una cultura de la movilidad segura y disminuir la siniestralidad, es decir, el número de personas fallecidas y heridas graves por siniestros viales para 2030, que en un 50% supondría pasar de 1.755 a 877 fallecidos o menos y de 8.613 hasta 4.306 heridos o menos.



## SEGURIDAD VIAL 2030

La Estrategia es el resultado de un proceso de reflexión en tres ámbitos. Un ámbito interno desde la Dirección General de Tráfico (DGT), realizando una evaluación de la estrategia anterior y de la situación actual y la prevista de cara al futuro en relación con la seguridad vial laboral. Por otro lado, a través del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales para poder permanecer alineados con las tendencias y las propuestas más actuales y más eficientes en favor de la seguridad de todas las personas usuarias de las vías públicas. Y, por último, de un proceso de reflexión compartida con los principales actores de la seguridad vial en nuestro país, tanto de las diferentes Administraciones públicas competentes como de la sociedad civil.

Para ello se definen 62 líneas de actuación, agrupadas en 9 Grandes Áreas Estratégicas, que marcan su hoja de ruta, consistentes en:

1. Personas capaces y formadas.
2. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo.
3. Ciudades seguras.
4. Vías seguras.
5. Vehículos seguros y conectados.
6. Respuesta al siniestro efectiva y justa.
7. Datos y conocimientos para una gestión basada en riesgos.
8. Administraciones, empresas y organizaciones seguras.
9. Políticas integradas y cooperación internacional.



Mediante el desarrollo de estas nueve áreas estratégicas, cada una de ellas a través de sus correspondientes Líneas de actuación, la Estrategia de Seguridad Vial 2030 busca dar respuesta a las necesidades de seguridad vial de todos los colectivos y temas estratégicos.

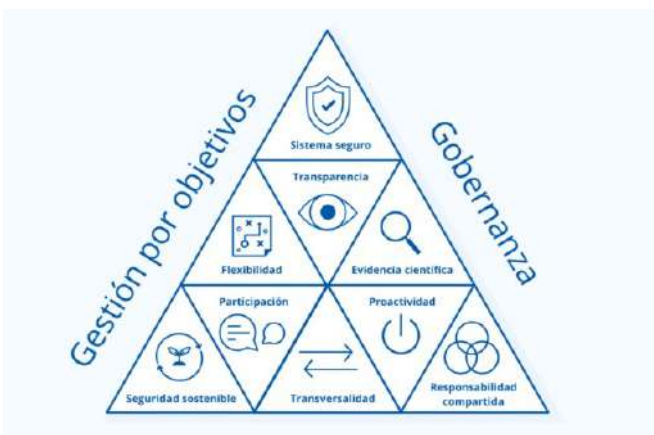
## ¿QUÉ PRETENDE ESTA ESTRATEGIA?

- Conseguir el modelo español de Sistema Seguro, reconocido por otros organismos internacionales, como son: la Organización Mundial de la Salud (OMS) o la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE).
- Sistema Seguro: es aquel donde Administraciones, organizaciones, empresas, poderes públicos, y usuarios, comparten la responsabilidad de prevenir los siniestros viales y evitar que los errores humanos ocasionen heridos graves o muertes, amparando así a todas las personas en las vías públicas.
- Integrar las políticas de seguridad vial con otras políticas.
- Consolidar a España como uno de los referentes internacionales en seguridad vial.

## ¿CUÁL ES LA HOJA DE RUTA A SEGUIR?

Aquella que se concreta con acciones definidas en planes de actuación bienales, que se actualizan periódicamente, con la elaboración de informes y análisis de los expertos de la DGT, para adaptar los cambios futuros que se producirán en el ámbito de la movilidad segura y eficiente.

Estos Planes de Actuaciones en Seguridad Vial buscan impulsar las acciones para mejorar la seguridad en las carreteras españolas.



La Estrategia de Seguridad Vial 2030 da respuesta también a las necesidades específicas de seguridad vial laboral de colectivos esenciales como el de personas trabajadoras y personas conductoras profesionales.

La Estrategia es un compromiso a largo plazo, que solo se puede conseguir si se van cumpliendo las actuaciones diseñadas en los Planes de Actuación de Seguridad Vial, hasta llegar a un cambio efectivo hacia una movilidad más segura y sostenible en los desplazamientos, donde es prioritaria la actuación de todos los sectores implicados; tanto de las diferentes Administraciones Públicas, como de las empresas, sindicatos y personas trabajadoras.

## ¿CÓMO AFECTA A LAS EMPRESAS?

Dentro de las nueve Grandes Áreas Estratégicas, en el área 8 "Administraciones, empresas y organizaciones seguras" encontramos líneas de actuación destinadas concretamente a las empresas y las personas trabajadoras que las conforman, entre ellas encontramos:

- Promover los planes de movilidad segura y sostenible en Administraciones públicas y empresas.
- Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales.
- Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere.
- Promover los planes de movilidad segura en polígonos industriales y otras áreas de especial consideración.
- Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa.
- Aumentar la seguridad del transporte profesional.
- Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales.

Fuente: Para la elaboración de este artículo se ha utilizado como fuente el documento Estrategia de Seguridad Vial 2030 (resumen) de la Dirección General de Tráfico.

# ISO 39001

## SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

LA NORMA ISO 39001 ES UNA HERRAMIENTA INTERNACIONAL QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS MÍNIMOS PARA IDENTIFICAR, EVALUAR Y CONTROLAR LOS RIESGOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL BUSCANDO REDUCIR Y ELIMINAR LOS DAÑOS DERIVADOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.

Publicada en 2012 por ISO (International Organization for Standardization), la norma UNE-ISO 39001 "Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial: Requisitos y recomendaciones de buena prácticas" es de aplicación para todas aquellas organizaciones que interactúan con el sistema vial.

La norma está basada en el fomento de buenas prácticas y en el compromiso de organizaciones como gobiernos, autoridades de tráfico, asociaciones de seguridad y empresas privadas.

Todas estas organizaciones pueden actuar en diferentes ámbitos como el adecuado diseño vial; el uso de vías adecuadas según las características tipo de los vehículos atendiendo a las características de la persona y cargas y equipamientos del vehículo; el uso de equipos de seguridad como cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos de seguridad o sistemas para ver y ser visto; el uso de una velocidad de conducción segura; el estado en el que se encuentran los conductores; la adquisición y mantenimiento de flota de vehículos seguros; la gestión de una planificación segura del viaje; la seguridad de los vehículos; la retirada de vehículos no aptos; y la respuesta posterior al accidente, primeros auxilios y rehabilitación.

### MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL COMO PRIMER OBJETIVO

El principal objetivo de la norma es reducir, y si es posible eliminar, la incidencia de las consecuencias para la salud de los accidentes de tráfico proporcionando a las organizaciones una herramienta para su gestión.

Con esta herramienta, y a través de la implementación dentro de los sistemas de gestión de la empresa de la ISO 39001, las empresas consiguen una serie de beneficios entre los que destacan:

- Reducir la accidentabilidad promoviendo un enfoque de "Sistema Seguro" basado en el fomento de buenas prácticas a desarrollar de acuerdo al análisis de los riesgos de seguridad vial.
- Garantizar el cumplimiento legal en materia de seguridad vial atendiendo al marco de referencia de una norma internacional y una mayor protección de las personas trabajadoras.



- Reforzar el concepto de Responsabilidad Social Corporativa, adoptando el espíritu de la "Responsabilidad Compartida" de la Seguridad Vial entre los diferentes actores del sistema vial.
- Evitar costes económicos en las empresas y mejorar tanto la productividad como la imagen de la empresa a través de la certificación que evidencia el compromiso de la organización con la seguridad vial.

Para poder implementar esta norma las empresas deben cumplir una serie de requisitos estableciendo una política de seguridad vial, definiendo objetivos y metas e identificando y evaluando los riesgos para implementar medidas de control y seguimiento para mitigar los riesgos identificados. Las empresas deberán además superar la auditoría de certificación para obtener la certificación en la norma ISO 39001 y realizar auditorías internas y revisiones periódicas de su Sistema de Gestión de la Seguridad Vial en la búsqueda de una mejora continua.



Por último, es importante destacar que la última edición de esta norma del 6 de Marzo de 2024 (UNE-ISO 39001:2013/Amd 1:2024) ha introducido modificaciones relacionadas con las acciones relativas al cambio climático. Si la organización determina cuestiones pertinentes relacionadas con el cambio climático, éstas deberán abordarse en el marco del Sistema de Gestión, lo que implica la determinación de riesgos y oportunidades y la planificación de cambios en dicho sistema.

Con esta última modificación, el actual diseño de la norma permite implantar un marco de mejores prácticas en la organización, con el fin de reducir su impacto en las comunidades y el medio ambiente.

**TODAS LAS ORGANIZACIONES, INDEPENDIEMENTE DE SU TAMAÑO O SECTOR, PUEDEN IMPLEMENTAR LA NORMA ISO 39001**  
El objetivo es reunir todos los procesos y controles pertinentes en un mismo sistema de gestión con el fin de mejorar en materia de Seguridad Vial.

# INFORMACION BÁSICA INSST. PRINCIPALES CONCEPTOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL

El Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) dispone en su página web (Seguridad Vial Laboral - INSST) de un apartado destinado a información básica específica sobre seguridad vial laboral, en el que se responden a las principales dudas sobre esta temática.

A continuación, relacionamos algunas de ellas.

## ¿CUÁNDO SE CONSIDERA QUE UN ACCIDENTE DE TRABAJO ES ACCIDENTE LABORAL DE TRÁFICO (ALT)?

Se considera que la persona trabajadora accidentada ha sufrido un accidente de tráfico si el accidente reúne las tres circunstancias siguientes:

- 1 **Se produzca, o tenga su origen, en vías o terrenos** objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, las cuales que son:
  - Vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana. (Por ejemplo: autopistas, carreteras, travesías, calles, carriles bici).
  - Vías que, sin tener la aptitud de las anteriores, son de uso común. (Por ejemplo: caminos agrícolas, pistas forestales).
  - Vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. (Por ejemplo: aparcamiento de un establecimiento público para uso de los clientes, sea gratuito o de pago).
- 2 Debe **estar implicado al menos un vehículo en movimiento**, pueden ser vehículos a motor o cualesquiera otros aptos para la circulación por las vías enunciadas en el punto 1 (incluido bicicletas y ciclomotores y vehículos de maquina agrícola, industrial o de obra. Se incluyen también los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en los terrenos aptos para la circulación indicados en el punto 1. A estos efectos no se consideran vehículos: los ciclos o ciclomotores cuando se conduzcan a pie, ya que las personas que los conducen se consideran peatones.
- 3 El trabajador o trabajadora accidentada se encuentra en una de las siguientes circunstancias:

Es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente, bien por colisión con otro u otros vehículos, peatones, animales u otro obstáculo, o sin necesidad de colisión por salida de la vía, vuelco o cualquier otra circunstancia del tráfico que haya producido los daños en el trabajador o trabajadora.

Ha sufrido los daños a consecuencia del accidente de tráfico como peatón, ya sea por atropello o por cualquier otra circunstancia del tráfico.

## EXCEPCIONES A LA DEFINICIÓN DE ALT

No se consideran accidentes de tráfico los que sucedan:

- En terrenos o vías donde la circulación esté restringida a una colectividad determinada de usuarios. (Por ejemplo: aparcamiento para uso particular no abierto al público en general, lugares de acceso restringido por estar en obras o por cualquier otra circunstancia)

- A bordo de los siguientes tipos de vehículos:

- Transportes sobre raíles o carriles, cuando circulen en viales para su uso exclusivo: trenes, metros, tranvías, funiculares, teleféricos, ascensores, etc. (salvo cuando se trate de tranvías que circulen por una calle o carretera junto con otros tipos de vehículos y los trenes en un paso a nivel, que en estos casos sí se consideraría como accidente de tráfico).
- Embarcaciones y otros vehículos de navegación por aguas marítimas o fluviales.
- Aviones, helicópteros y aeronaves en general.
- Maquinaria agrícola cuando se encuentre fuera de vías o terrenos considerados en la definición de accidente de tráfico, en especial cuando se encuentren desempeñando labores agrícolas.
- Maquinaria industrial o de obras, para el transporte de cargas cuando se encuentren fuera de las vías o terrenos considerados.

## ¿CÓMO SE CLASIFICAN LOS ALT, ATENDIENDO AL MOMENTO EN EL QUE SE HAN PRODUCIDO?

**Accidente laboral de tráfico "in itinere":** aquel que sufre el trabajador en los desplazamientos al ir o al volver del domicilio habitual al centro de trabajo. Existen tres elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.

**Accidente de tráfico en jornada laboral:** aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. También se denominan accidentes en misión.

## ¿CUÁLES SON LOS DIFERENTES ROLES QUE PUEDE DESEMPEÑAR EL TRABAJADOR ACCIDENTADO EN EL ALT EN JORNADA?

**Conductor profesional:** Si utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, como es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes.

**Conductor no profesional:** Si utiliza el vehículo de forma no continuada, teniendo que realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de su empresa para desarrollar las tareas propias de su profesión.

**No conductor:** Si se desplaza como peatón u ocupante de vehículo.

## FACTORES DE RIESGO DE LOS ALT

**Factor vehículo:** abarca los elementos de seguridad activa (alumbrado, neumáticos, frenos, suspensión, etc.) y pasiva (cinturón, airbag, casco, chasis y reposacabezas) incluyendo el mantenimiento adecuado del vehículo en todos sus componentes.

**Factor humano:** engloba las características asociadas al comportamiento de las personas en el proceso de conducción y su actitud ante la seguridad, etc. y las variables que condicionan dicho comportamiento (utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción, el consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos, el sueño, la fatiga, las distracciones, etc.)

**Factor vía y entorno:** se refiere a las características de la vía de circulación y las circunstancias que influyen en su seguridad (mantenimiento, señalización, etc.). También se incluyen las circunstancias climatológicas.

**Factor organización del trabajo:** incluye las condiciones en las que se realiza el trabajo que pueden afectar a la conducción. Se refiere a horarios, ritmo de trabajo, tiempos de entrega, pausas, forma de remuneración, alternancia de la conducción con otras tareas, planificación de rutas, apoyo ante incidencias, etc.

## ¿QUÉ ES UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL?

Es un instrumento para la planificación de la prevención de riesgos laborales. Recoge las estrategias, acciones, mecanismos y medidas diseñados para evitar y controlar los riesgos derivados de la movilidad de las personas por motivo de su trabajo. Debe estar basado en los resultados de la evaluación de riesgos y del análisis de la movilidad de los trabajadores.



# Ley de Movilidad Sostenible

## LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Los Planes de Movilidad Sostenibles al trabajo

**EL INFORME DEL PARLAMENTO EUROPEO SOBRE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 2014/2242 ESTABLECE QUE “LA MOVILIDAD NO ES UN FIN EN SÍ MISMO, SINO QUE DEBERÍA SER UN DERECHO PARA TODOS ORIENTADO A PROTEGER LA SALUD, EL MEDIOAMBIENTE, EL CLIMA, EL BIENESTAR Y LA SEGURIDAD DE TODA LA CIUDADANÍA”.**

La futura ley constituirá el marco normativo que permitirá a las distintas administraciones responder mejor a las necesidades de movilidad y transporte atendiendo a los retos del siglo XXI: la sostenibilidad, la digitalización y la cohesión social y territorial.

### Los cuatro pilares fundamentales de la ley<sup>1</sup>



La movilidad como un **derecho social** reconociendo la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y que haga que la movilidad sea accesible e inclusiva y ofrezca soluciones para todas las personas. Porque la movilidad es esencial para que las personas puedan acceder al trabajo y a los servicios públicos esenciales.



Una **movilidad más limpia y saludable** respetuosa con la salud y el medio ambiente, desvinculada del uso del vehículo propio, que promueva la movilidad activa en bicicleta y a pie y refuerce la sostenibilidad y resiliencia del sistema de transporte de mercancías. Porque el reto climático y la salud exigen la adaptación del sistema de transporte.



Un sistema de transporte digital e innovador que impulse la digitalización del transporte para un mejor servicio a las personas. Porque la digitalización y las nuevas tecnologías están transformando la movilidad.



La **inversión al servicio de los ciudadanos** mejorando la seguridad y el mantenimiento de infraestructuras, reforzando la participación y garantizando la contribución del Estado en el sostenimiento del transporte urbano.

### EL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

En la reunión del 12 de febrero de 2024, el Consejo de ministros aprobó y remitió a las Cortes Generales el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. A partir de ese momento se inició por la vía de urgencia la tramitación parlamentaria del texto con el fin de que la ley pudiera aprobarse antes de la finalización de este año 2024.

<sup>1</sup>Fuente: Campaña de publicidad de la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible



Plan de Recuperación,  
Transformación y Resiliencia



El Proyecto de Ley se desarrolla para dar cumplimiento a los compromisos con la Comisión Europea en relación al cumplimiento de los objetivos de la agenda al Plan de Recuperación, si bien es cierto que actualmente continúa en tramitación parlamentaria en la Comisión de Transportes del Congreso.

La movilidad desempeña un papel fundamental en la vida de las personas. La facilidad de los desplazamientos no sólo favorece la libertad de elección del lugar de residencia y el ejercicio efectivo del derecho al trabajo, sino que es indispensable para acceder a otros servicios públicos esenciales como son la educación y la sanidad, así como al ocio y disfrute del tiempo libre. Resulta, en definitiva, un elemento determinante del bienestar de las personas y su calidad de vida.

## ¿Los Planes de Movilidad Sostenibles al Trabajo serán obligatorios?

En relación con la Seguridad Vial Laboral, el artículo 2 de este Proyecto de Ley define como Plan de movilidad sostenible al trabajo “el conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes”.

En España, de acuerdo el Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, aquellos centros de trabajo que tengan más de 500 trabajadores o 250 por turno deberán contar con un Plan de Movilidad al Trabajo con el objetivo de racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de las personas, clientes, proveedores y visitantes.

De igual forma al artículo 24. Planes de movilidad sostenible de entidades locales, además de los municipios de más de 50.000 habitantes que han de tener un Plan de Movilidad Sostenible, también los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un Plan de Movilidad Sostenible simplificado, que deberá ser revisado, al menos, cada cinco años.

De acuerdo al artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, lo mismo ocurrirá con los grandes centros de actividad pendientes de identificar por los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes que, dependiendo de su superficie, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas, también deberán contar con un Plan de Movilidad.

## NEGOCIACIÓN COLECTIVA VERDE

### Los Planes de Movilidad Sostenibles al Trabajo y la negociación colectiva

Por otro lado, cabe destacar también que, en la disposición tercera de dicho texto, se prevé la modificación del apartado 1 del artículo 85 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, proponiendo que el texto contemple la siguiente redacción:

“(…) Sin perjuicio de la libertad de las partes para determinar el contenido de los convenios colectivos, en la negociación de los mismos existirá (...) el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en el artículo 27 de la Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.”



# “Guía Práctica SEGURIDAD VIAL LABORAL” del IRSST

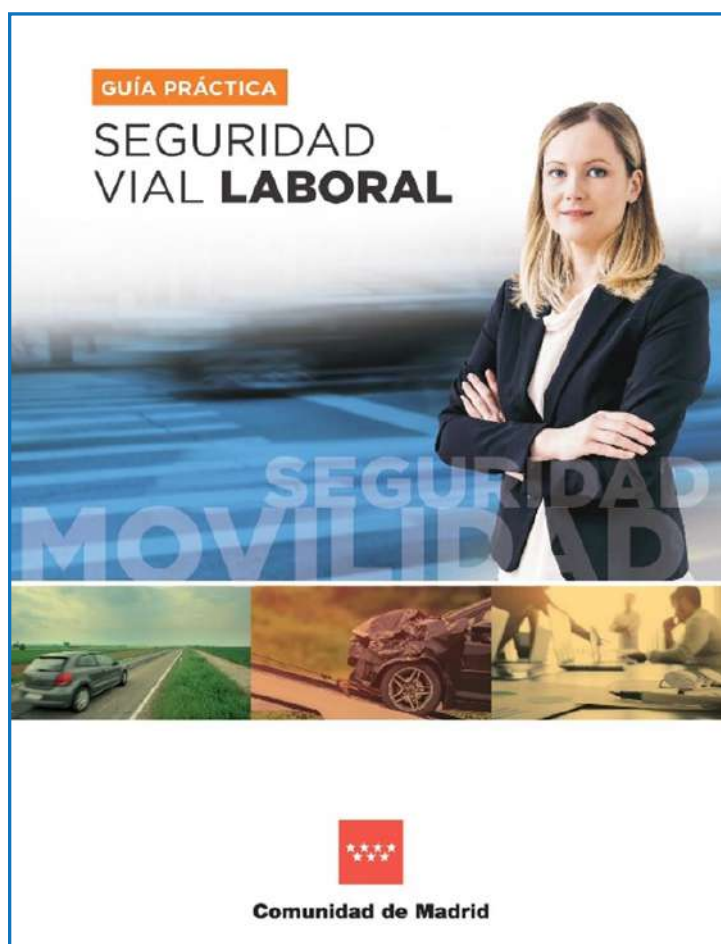
**ESTA GUIA PRÁCTICA PUBLICADA POR EL INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO DE LA COMUNIDAD DE MADRID (IRSST) CONSTITUYE UNA HERRAMIENTA ÚTIL PARA QUE LAS EMPRESAS DE MENOR TAMAÑO COMIENCEN A INTRODUCIR LA SEGURIDAD VIAL EN SUS PLANES DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.**

Dentro del abanico de publicaciones elaboradas por el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST) encontramos la “Guía Práctica Seguridad Vial Laboral”.

Dicha guía práctica elaborada por el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid en colaboración con la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL) pretende analizar las causas y propone formas de prevenir los riesgos derivados de la movilidad y el transporte de las personas trabajadoras.

El documento fue elaborado en el año 2020 con una doble finalidad. Por un lado, informar y concienciar a la persona empresaria y aquellas personas responsables o implicadas en la prevención, sobre la importancia de actuar en la seguridad vial y la movilidad en los desplazamientos laborales de las personas trabajadoras. Por otro lado, orientar sobre cómo aplicar la seguridad vial laboral en las empresas principalmente en pymes y micropymes.

En esta guía podemos encontrar información relativa a conceptos básicos y principales causas de los accidentes de tráfico laborales, así como pautas sobre cómo gestionar la seguridad laboral en la empresa en relación a formación específica, campañas de información y concienciación, los planes de movilidad y seguridad vial y cómo desarrollarlos.



## EL COMPROMISO DEL IRSST CON LA SEGURIDAD VIAL LABORAL

### ✓ El VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid

El objetivo es **apoyar y facilitar el desarrollo de iniciativas preventivas en seguridad vial y movilidad en empresas madrileñas**, con el foco puesto en las pequeñas y medianas.

Por otro lado, el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo y la Fundación para la Seguridad Vial han puesto en marcha una red de empresas para promover la movilidad y seguridad vial en línea con el citado y aún vigente hasta final de año [VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid](#).

### ✓ La escuela para la seguridad vial

El IRSST cuenta con una [Escuela de Seguridad Vial](#) encargada de realizar diferentes acciones formativas con el objetivo fundamental de integrar de manera más efectiva la evaluación y prevención de los riesgos viales en el marco de la gestión preventiva general de la empresa buscando así **promover un enfoque integral que contribuya a garantizar entornos laborales más seguros**.

En definitiva se trata de **fomentar sistemas de gestión en las empresas y prácticas responsables a través de una "escuela" que realiza talleres y jornadas especializadas sobre:**

- Sistemas de gestión de la seguridad vial laboral y prácticas de éxito reconocidas.
- Técnicas de conducción segura para diferentes tipos de vehículo.
- Concienciación del riesgo de fatiga muscular en los conductores profesionales.
- Concienciación de los peligros de seguridad vial de los vehículos más vulnerables.
- Nuevos Paradigmas de movilidad.
- Gestión de los riesgos laborales en el transporte por carretera.



# CAMPAÑA LA FATIGA TE MATA, FESMC ESTATAL-COEFICIENTES REDUCTORES

El día 21 de junio es el día más largo del año y por ese motivo ha sido la fecha elegida por La Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para destacar la gravedad de este problema en el sector del transporte por carretera y proponer la celebración del primer Día de Concienciación sobre la Fatiga del Conductor en Europa.

## UGT lleva reclamando desde el 2002: "La fatiga mata"

Junto al estrés laboral, la fatiga, tanto física como mental, es uno de los principales riesgos dentro de la profesión del transporte. La fatiga, es una sensación de falta de energía, agotamiento o cansancio, que puede ser consecuencia de diversos factores como el exceso de trabajo, jornadas prolongadas, una mala organización del trabajo, etc., no hay que confundir con la somnolencia que es la necesidad o deseo irresistible de dormir más allá del horario de descanso nocturno. La somnolencia puede ser una respuesta normal a un estado de agotamiento físico o falta de horas de sueño nocturno. La fatiga es un proceso gradual y acumulativo, con una pérdida de eficiencia e inapetencia, la somnolencia se relaciona con la probabilidad de quedarse dormido. Y, con mucha frecuencia ambos síntomas coexisten.

La carga mental, consecuencia de las altas exigencias de atención y concentración durante largas jornadas de conducción, dan lugar a estados de fatiga muscular y mental, que puede conllevar lentitud en los reflejos, menor atención, percepción del peligro y falta de control del volante.

La mayoría de las situaciones peligrosas durante los desplazamientos en ruta, tienen relación con causas psicosociales y organizativas propias del sector (como la carga excesiva de trabajo, los cortos plazos de entrega y las dificultades para realizar descansos en lugares apropiados, etc.). Es fundamental, que las empresas actúen sobre dichas causas para prevenir de forma eficaz los accidentes laborales de tráfico.

## El 60% de los conductores conducen cansados

Este es el resultado del estudio realizado por la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) en el 2021<sup>1</sup>, donde se encuestó a 2.861 profesionales (673 conductores



y/o conductoras de autobuses y autocares y 2.188 conductores y/o conductoras de camiones) en Europa y se analizó la información existente entre la seguridad, las causas y las medidas correctoras que afectan al cansancio de los profesionales que conducen un vehículo de transporte de pasajeros y/o de mercancías.

Los resultados del estudio, muestran que: "en torno a dos tercios de los conductores profesionales suelen sentir cansancio mientras conducen (un 66% de los conductores de autobuses y autocares encuestados; un 60% de los conductores de camiones encuestados). Entre una cuarta parte y casi un tercio de los conductores confesaron haberse dormido mientras conducían, al menos una vez en los últimos doce meses (un 24% de los conductores de autobuses y autocares; un 30% de los conductores de camiones). Sin embargo, nuestras entrevistas específicas también muestran que los conductores suelen dudar en comunicar dichos incidentes pues temen que ello repercuta en su empleo. El alcance real del problema podría ser mucho mayor."

Gráfico 1: ¿Con qué frecuencia conduce sintiéndose cansado/a?



Fuente: Informe "CANSANCIO DEL CONDUCTOR EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUROPA"

LA FATIGA ES UN ESTADO DE ESFUERZO CONTINUADO EN EL TIEMPO

<sup>1</sup>[https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2023/04/Fatigue\\_SUMMARY\\_ES\\_.pdf](https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2023/04/Fatigue_SUMMARY_ES_.pdf)

Sentir cansancio no es una situación consciente o planificada; es más bien, un proceso físico y mental autónomo. Los accidentes por cansancio se suelen caracterizar por una pérdida de control del vehículo, que provoca un desvío no intencionado de la trayectoria del mismo y la ausencia de frenado, normalmente esta involucrado un único vehículo que se sale de la carretera y no suele haber marcas de derrape o de frenado puesto que la persona que conduce no es consciente.

Entre los factores más comunes que provocan fatiga y somnolencia en los profesionales de conducción de camiones, están los siguientes:

- Sobrecarga excesiva de horas de trabajo-conducción.
- Presión laboral o exigencias para cumplir los plazos de entregas.
- Largas jornadas de trabajo con insuficientes horas de descanso diario.
- Dificultad para conciliar la vida familiar y profesional.
- Escasez de áreas de descanso, sobre todo en las estaciones de autobuses.
- Presencia de trabajo monótono, repetitivo o de bajo desafío motriz e intelectual.
- Conducir largas distancias durante la noche (dos o más horas seguidas).
- Distribución irregular o deficiente de turnos, horarios de trabajo y descansos.
- Falta de descansos efectivos, en sus pausas deben ocuparse de otras tareas (carga y descarga, gestionar o planificar la ruta, buscar aparcamiento, etc.)
- Presencia de ruidos y/o vibraciones en las cabinas de conducción.
- Ineficiente climatización de los vehículos.
- Mal estado físico, psicológico, social y/o familiar del conductor o conductora.
- Bajos salarios

**BUENA PARTE DE ESTOS RIESGOS SON DE NATURALEZA PSICOSOCIAL Y CONTRIBUYEN A GENERAR MAYORES NIVELES DE ESTRÉS Y DE FATIGA**

El estudio de la ETF, expone que un 88% de los profesionales de la conducción que han sido encuestados y un 60% de los y las conductoras de autobuses y autocares encuestadas tienen turnos de trabajo de más de 40 horas semanales. A menudo utilizan sus descansos para realizar diversas actividades como encontrar plazas de aparcamiento, supervisar la carga y descarga de mercancía o equipajes, ayudar a las personas a subir a bordo, etc., lo que resta tiempo de descanso efectivo.

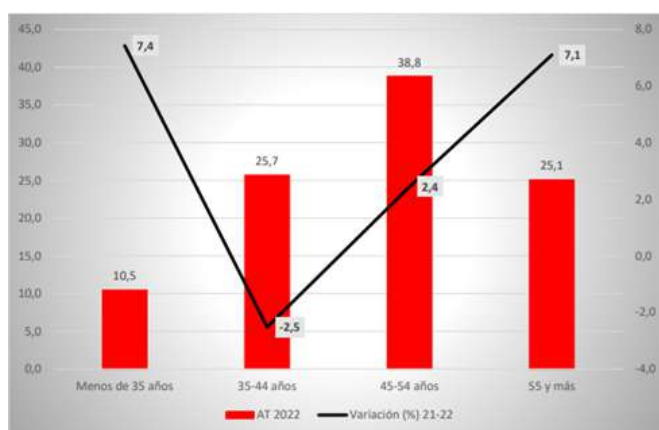
### **Las empresas de transporte deben contar con un Protocolo de Fatiga y somnolencia para conductores, que ayude a prevenir los accidentes causados por estas condiciones.**

Las empresas deben de implantar medidas que eliminen el cansancio de los profesionales de la conducción, como: vehículos con una equipación más moderna (por ejemplo con aire acondicionado, asientos antivibración, etc.), cumplimiento real de las horas de pausa (sin que los y las trabajadoras tengan que estar realizando otras tareas durante ese tiempo), organización de los turnos para evitar horarios de trabajo irregulares, eliminar la presión de los conductores y conductoras para que sean puntuales, reconocimientos médicos de empresa con una mayor frecuencia y con pruebas complementarias para detectar posibles situaciones de apnea del sueño, favorecer la posibilidad de ocupar otros puestos de trabajo cuando la persona trabajadora manifiesta mayores dificultades de desempeño en su puesto como conductor o conductora, etc. Estas medidas se deberían de recoger en **Protocolos de Fatiga** o en las Negociaciones colectivas y estar consensuados con la representación de las personas trabajadoras.

Desde el sindicato, llevamos años reivindicando que se reconozca el trabajo de conductor y conductora profesional como un trabajo penoso y peligroso, que se les aplique por ley, coeficientes reductores para el anticipo de la edad de jubilación y puedan acceder a una jubilación anticipada en función de los años de servicio. La edad constituye un factor determinante en la pérdida y disminución de capacidades cognitivas, sensoriales (vista y oído) y motoras, lo que conlleva una capacidad de reacción más lenta.

A pesar de la experiencia acumulada, las conductoras y los conductores profesionales de mayor edad están involucrados en una proporción notable de los accidentes, según datos del Informe de la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre la siniestralidad de los vehículos destinados al transporte de viajeros y de mercancías en vías interurbanas, año 2022<sup>2</sup>, gran parte de los conductores de autobuses implicados en accidentes tenían entre 50 y 54 años.

## PORCENTAJE DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA DEL PERSONAL CONDUCTOR SEGÚN GRUPOS DE EDAD 2022 Y VARIACIÓN 2021-2022



Fuente: Informe sobre seguridad y salud del personal conductor – Junio 2024. UGT FeSMC<sup>3</sup>

Recientemente, la Federación Estatal de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT (UGT-FeSMC) ha presentado un estudio en el que se analizan las condiciones de trabajo del sector y cómo estas afectan a la seguridad de las personas trabajadoras en las distintas fases, recogiendo factores de riesgo y los efectos que tienen en su salud. En el estudio, se muestran los datos de accidentes laborales, entre las personas entre 45 y 54 años es donde más accidentes mortales se registran un 38,8 % del total en 2022, y entre el 2021 y 2022 aumentó de forma significativa los accidentes laborales en personas conductoras de más de 55 años.

Además de los coeficientes reductores, desde UGT reclamamos soluciones para favorecer ya, el anticipo de la edad de jubilación mediante la aplicación de jubilaciones parciales con contratos de relevo que sea de carácter voluntario para la persona trabajadora, que permita la acumulación del trabajo en un periodo continuo y que no suponga un sobrecoste para las empresas.

<sup>2</sup>[https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Anuario-Estadistico-de-Accidentes/Informe-de-Siniestralidad-de-vehiculos-de-transporte-de-viajeros-y-mercancias\\_2022.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Anuario-Estadistico-de-Accidentes/Informe-de-Siniestralidad-de-vehiculos-de-transporte-de-viajeros-y-mercancias_2022.pdf)

<sup>3</sup><https://fesmcugt.b-cdn.net/app/uploads/original/2024/06/Informe-seguridad-y-salud-personal-conductor-28.05.24.pdf>

El sector de Carreteras, Urbanos y Logística de UGT, han hecho un llamamiento a la movilización y huelga para poner fin a las condiciones laborales inaceptables a las que están sometidos los trabajadores y trabajadoras de los Sectores de Transporte Urbano y Viajeros y del Sector de Mercancías y Logística.

El objeto de la huelga está basado en tres puntos:

- Incumplimiento de la seguridad y salud laboral: Las empresas han descuidado gravemente las condiciones de trabajo, poniendo en riesgo nuestra salud y bienestar. ¡No permitamos que jueguen con nuestras vidas!
- Exigimos que las empresas soliciten junto a los sindicatos la apertura del expediente de los coeficientes reductores: Según la Ley de Seguridad Social, es su responsabilidad abrir el expediente y luchar por nuestros derechos. ¡Queremos jubilarnos dignamente y no morir trabajando!
- ¡Jubilación parcial ya!: Pedimos un acuerdo a nivel estatal para que la jubilación parcial sea un derecho voluntario para el trabajador y obligatorio para las empresas. Ya es hora de que el esfuerzo de toda una vida tenga una recompensa justa.

Ante la grave situación generada por la DANA en Valencia y otras CC.AA, UGT decidió posponer la convocatoria de huelga el día 11 de noviembre en el transporte de viajeros por carretera, hasta que se recupere una situación de normalidad en las zonas afectadas.

Esta decisión se tomó en solidaridad con las personas afectadas por la Dana en distintas Comunidades Autónomas, en especial las de la Comunidad Valenciana, decisión pensada como apoyo a la ciudadanía y el Estado que necesitan disponer de todos los recursos posibles de movilidad y logística. Por esa razón, desde UGT se ha considerado que sería irresponsable mantener una huelga en el actual contexto, entendemos que nuestra obligación pasa por sumar esfuerzos y apoyar a las personas afectadas.

# PUBLICACIONES REALIZADAS DESDE LA SECRETARIA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE DE UGT MADRID SOBRE SEGURIDAD VIAL LABORAL

Desde la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de UGT Madrid, dentro del marco del Acuerdo del VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid, para este año 2024, hemos realizado una serie de publicaciones relacionadas con la seguridad vial laboral.

Estas publicaciones se realizan con la finalidad de dotar a los trabajadores y trabajadoras y los representantes legales de éstos, de herramientas útiles de consulta, que faciliten su trabajo diario dentro de sus empresas y centros de trabajo y que incidan en una disminución de la siniestralidad laboral relacionada con los accidentes de tráfico laborales.

Todas estas publicaciones las podéis encontrar en nuestra página web

<https://saludlaboralmadridugt.org/>



# JORNADAS DE PRESENTACIÓN DE ESTUDIOS EN MATERIA DE SEGURIDAD Y SALUD

DENTRO DEL MARCO DEL VI PLAN DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2021-2024, UGT MADRID HA CELEBRADO EN SU SEDE DE AVENIDA DE AMÉRICA, 25 UNAS JORNADAS DE PRESENTACIÓN DE DOS ESTUDIOS SOBRE RIESGOS ASOCIADOS A LA DIGITALIZACIÓN Y SU PREVENCIÓN Y DISRUPTORES ENDOCRINOS Y PRL.



En estas jornadas de presentación han participado representantes de diferentes instituciones del ámbito de la seguridad y salud, de la administración pública, los propios autores de los distintos estudios y otros expertos en materia de prevención de riesgos laborales.

Estas jornadas cuentan además con turnos de ruegos y preguntas donde los asistentes pueden participar y plantear sus inquietudes y dudas sobre los temas abordados en las mismas.



**UGT** te puede ayudar

## JORNADA DE PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO DE RIESGOS ASOCIADOS A LA DIGITALIZACIÓN Y SU PREVENCIÓN

OCT  
10



El día 10 de Octubre, coincidiendo con el día Mundial de la Salud Mental, tuvo lugar la presentación del "Estudio de riesgos asociados a la digitalización y su prevención". Previamente a la jornada de presentación tuvo lugar una rueda de prensa donde Marina Prieto, Secretaria general de UGT Madrid, realizó un repaso de las diferentes acciones que desde el sindicato se llevan a cabo en relación al impacto de la digitalización sobre el mundo laboral.

En la presentación de esta jornada contamos con la presencia de Martha Pulido, Secretaria General del Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo que aprovechó en su intervención a recordar a los ponentes las actuaciones que realiza el IRSST en materia de Riesgos Psicosociales dentro del VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales entre los que destacamos el servicio de intermediación<sup>1</sup>.

UGT Madrid



"El Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo colabora en la elaboración de este estudio en el marco del VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2021-2024 y ha un honor importante de la concesión del espacio a un tema relevante e imprescindible de que aborda. El material elaborado surge exclusivamente a partir de su saber como representantes de la diversidad de la Comunidad de Madrid."

Desde UGT Madrid se reiteró la necesidad de trabajar en la prevención de la Salud Mental en el Trabajo poniendo el foco en la estrecha relación existente entre la digitalización y los riesgos psicosociales.



La presentación del estudio corrió a cargo de Guillermo Fouce, Presidente de la Fundación Psicología sin Fronteras, Lola Martínez, licenciada en psicología y Avelino Velasco, coordinador del estudio presentado.

Tras realizar una introducción sobre el impacto de la transición digital y de las nuevas tecnologías sobre la seguridad y salud de las personas trabajadoras, los ponentes explicaron la relación entre la digitalización y los riesgos psicosociales abordando cuestiones como la necesidad de adaptación a las nuevas tecnologías de las personas trabajadoras, evaluación de los cambios en el entorno laboral y

otras cuestiones como el teletrabajo, la deshumanización de los procesos laborales y la desconexión digital entre otros.

En conclusión, los ponentes señalaron la necesidad de evaluar los impactos sobre la salud de las personas trabajadoras derivados de la digitalización a través de evaluaciones de riesgos psicosociales sin olvidar la importancia de la negociación colectiva.

<sup>1</sup>Se puede acceder al Servicio de Intermediación de Riesgos Psicosociales a través de la siguiente URL: Riesgos específicos asociados al trabajo | Comunidad de Madrid (<https://www.comunidad.madrid/servicios/empleo/riesgos-especificos-asociados-trabajo>)

## JORNADA DE PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO DE DISRUPTORES ENDOCRINOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.

NOV

12



Con fecha de 12 de Noviembre, tuvo lugar la presentación del **"Estudio de riesgos asociados a la digitalización y su prevención"**.

Los disruptores endocrinos son sustancias o compuestos químicos que pueden interferir y alterar el sistema hormonal imitando, bloqueando o alterando las hormonas naturales pudiendo tener efectos perjudiciales en la salud humana o animal, actuando incluso a muy bajas concentraciones. En el ámbito laboral, la exposición a los mismos puede darse a través de múltiples vías y los efectos derivados de dicha exposición pueden manifestarse de forma inmediata o permanecer latentes manifestándose en un momento más tardío de la vida de la persona trabajadora.

Desde UGT Madrid se reiteró la necesidad de políticas para proteger la salud humana y el medio ambiente de estos disruptores endocrinos, de profundizar en la investigación para establecer nuevos métodos de evaluación que permitan su identificación y poder así establecer umbrales de exposición seguros. En definitiva, es necesaria una regulación específica ya que los procedimientos regulatorios actuales no permiten su identificación y limitaciones de uso antes de su comercialización.

La presentación del estudio corrió a cargo de José Luis de la Cruz Leiva, Director del Área de Sostenibilidad Fundación Alternativas, y Jesús Alberto García García, Consultor y formador en legislación ambiental, ordenación del territorio y socioeconomía ambiental.

Durante su exposición los autores los autores explicaron la problemática existente en materia de salud laboral en relación a los disruptores endocrinos.



Por un lado, repasaron, entre otros aspectos, los efectos sobre la salud de estas sustancias, su efecto bioacumulativo y el "efecto coctel" derivado de la combinación entre ellos y la vulnerabilidad de género mostrando la necesidad de una mejora en relación a organización e higiene en el puesto de trabajo y de protocolos sanitarios específicos que recojan la exposición a estos disruptores endocrinos. Por otro lado, analizaron las carencias del marco normativo actual en relación a estas sustancias concluyendo la necesidad de una regulación eficaz ya que a día de hoy no hay marco específico ni regulación heterogénea.

En definitiva, queda mucho trabajo por delante tanto en el ámbito de la investigación como en el legislativo y de prevención de riesgos laborales.

## DESCARGA DE LOS ESTUDIOS Y VISUALIZACIÓN DE LAS JORNADAS DE PRESENTACIÓN



Se puede acceder a los vídeos de ambas jornadas de presentación a través del canal de UGT Madrid Oficial en la plataforma YouTube.

### JORNADA DE PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO DE RIESGOS ASOCIADOS A LA DIGITALIZACIÓN Y SU PREVENCIÓN.

[https://www.youtube.com/watch?v=Mzno-6KQT\\_Y](https://www.youtube.com/watch?v=Mzno-6KQT_Y)

### JORNADA DE PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO DE DISRUPTORES ENDOCRINOS Y PRL

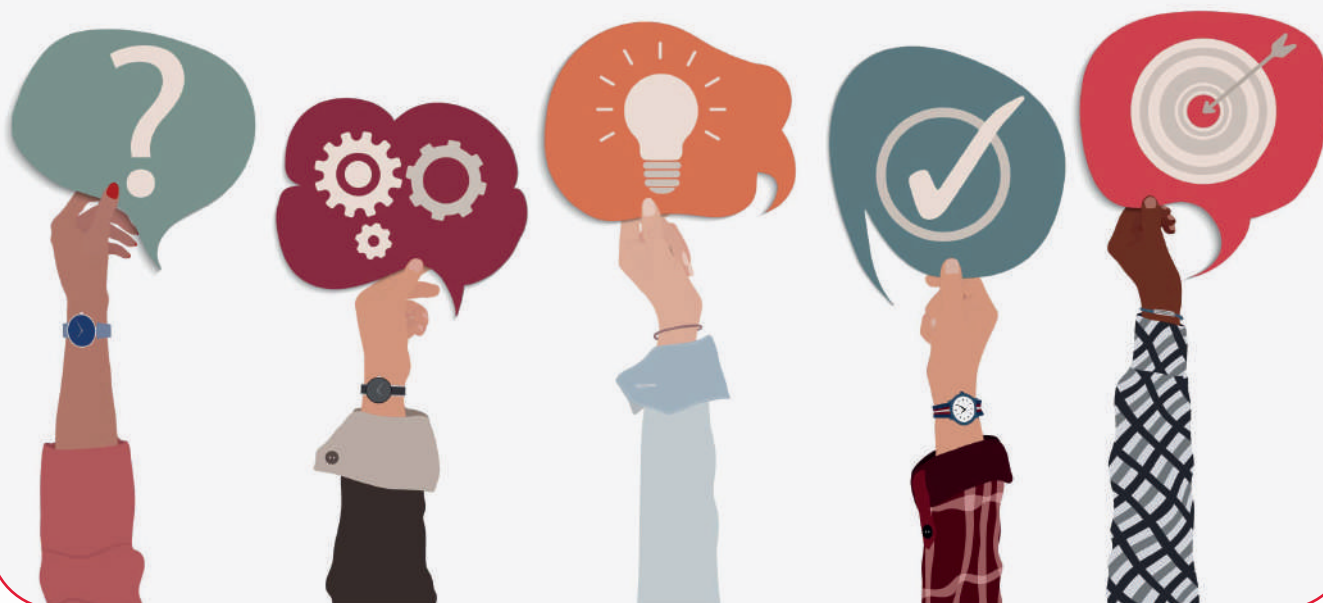
<https://www.youtube.com/watch?v=zUOiqc4dodw>

Se pueden descargar los estudios en formato en el siguientes enlace:



### ESTUDIOS TÉCNICOS VI PLD 2023 - Salud Laboral y Medio Ambiente

(<https://saludlaboralmadridugt.org/index.php/estudios-tecnicos-vi-pld-2023/>)



### EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL PAIS VASCO CONSIDERA COMO ACCIDENTE DE TRABAJO EL SUFRIDO POR UNA TRABAJADORA AL SALIR DE SU EMPRESA PARA IR AL MÉDICO

**Sentencia N.º 2224/2023 de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV), tras presentar recurso de Suplicación en materia prestacional, contra la sentencia N.º 249/2023, de fecha 14 de septiembre de 2023, de la sala de lo Social del Juzgado N.º 2 de Bilbao en autos número 1175/2022.**

La trabajadora sufre un accidente de tráfico al salir del trabajo para desplazarse a consulta médica del hospital. Tras el accidente inicia un proceso de incapacidad temporal. Tanto la empresa como la Mutua Colaboradora con la Seguridad Social que cubre las contingencias profesionales le deniegan la baja como accidente de trabajo, por lo que la trabajadora inicia las actuaciones pertinentes para la determinación de la contingencia, siendo ésta denegada por el INSS.

La trabajadora reclama dicha resolución por vía judicial, siendo denegadas sus pretensiones por el Juzgado de lo Social N.º 2 de Bilbao. Frente a esta resolución, interpuso Recurso de Suplicación. Este recurso es resuelto por el TSJPV, que estima el recurso y revoca la sentencia del Juzgado de lo Social 2 de Bilbao que entendió que la incapacidad temporal causada por ésta tras el accidente de tráfico al salir del trabajo para ir al médico derivaba de enfermedad común y no de accidente laboral.

El TSJPV considera en su sentencia que el accidente de tráfico sufrido en el desplazamiento para ir al médico es "in itinere" y, por lo tanto, el proceso de incapacidad temporal causado tras el mismo deriva de un accidente laboral y ha de ser considerada como contingencia profesional, condenando a la Mutua, como subrogada en la posición de la empresa, al pago del subsidio correspondiente.

Para ello, explica los cuatro elementos necesarios por la jurisprudencia para poder calificar un accidente "In itinere" que son a) Teleológico: la finalidad principal y directa del viaje esté determinada por el trabajo; b) Geográfico: que el accidente se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el lugar de trabajo o viceversa; c) Cronológico: que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto y que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular. y d) Idoneidad del medio: que el trayecto se realice con medio normal del transporte, excluyendo entre otros, los supuestos de conducción infringiendo las normas circulatorias.

En el caso recurrido, el Superior se centra para resolver la controversia en el examen del requisito del elemento teleológico dado que los restantes aspectos que caracterizan el accidente "in itinere" no han sido discutidos. Establece que: "Debemos entender (...) que existe una conexión entre la atención médica y la salud laboral" y que el hecho de acudir al hospital antes de ir al domicilio por tener programada una cita médica "no rompe el nexo causal, y es que la salud guarda una relación directa con el ámbito del desarrollo laboral, y por ello, no podemos entender que sea considerada como una actividad privada desnuda de protección laboral, pues la salud de la trabajadora tiene trascendencia laboral y por ello entendemos que nos encontramos ante un accidente "in itinere".

#### Voto particular

Esta sentencia, que no es firme y contra la que cabe Recurso de Casación para la unificación de doctrina ante la sala de lo Social del Tribunal Supremo, se incluye un voto particular de uno de los tres magistrados que considera que el accidente de tráfico que sufrió esta trabajadora no debe ser considerado "in itinere" y por lo tanto, debe confirmarse la sentencia recurrida, basándose en la existencia de sentencias del Tribunal Supremo en las que se han declarado que estos supuestos no son constitutivos de accidente de trabajo.

**BUZÓN DE  
SUGERENCIAS**  
PARA EL

REVISTA  
**INFORMATIVA**



**UGT MADRID** cuenta  
con vosotros

Podéis hacer llegar vuestras sugerencias a la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de UGT-Madrid a través de nuestro correo electrónico.

[slaboralymedioambiente@madrid.ugt.org](mailto:slaboralymedioambiente@madrid.ugt.org)

REVISTA N° 67

# SEGURIDAD VIAL LABORAL

La Salud y la Seguridad en el Trabajo  
como Derecho Fundamental

## SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE DE UGT-MADRID

 Avda. América, 25 , 8 Planta, 28002 Madrid  Tel: 91 589 75 36

 [slaboralymedioambiente@madrid.ugt.org](mailto:slaboralymedioambiente@madrid.ugt.org)

 <https://saludlaboralmadridugt.org>

## INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (IRSST)

 Calle Ventura Rodríguez, 7, 28008 Madrid

 Tel: 900 71 31 23  [irsst@madrid.org](mailto:irsst@madrid.org)

 [www.comunidad.madrid](http://www.comunidad.madrid)