

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Estudio de las Condiciones de Trabajo y la Percepción del Riesgo en los Trabajadores del Sector de Mensajería



Primer mensaje, tu seguridad ante todo
Estudio de las Condiciones de Trabajo y la Percepción del
Riesgo en los Trabajadores del Sector de Mensajería

Índice

| | |
|---|------------|
| 1. Antecedentes. Introducción | 7 |
| 2. Objetivos del Proyecto | 13 |
| 3. Análisis del Sector desde el Punto de Vista de la Prevención de Riesgos | 15 |
| 3.1 Estudio técnico de los puestos de trabajo | 15 |
| Andarín | 18 |
| Conductor de motocicleta o ciclomotor | 21 |
| Conductor de vehículo ligero | 25 |
| Mensajero motocicleta o ciclomotor | 33 |
| Mensajero vehículo ligero | 38 |
| 3.2 Estudio cualitativo | 46 |
| Introducción | 46 |
| Entrevistas en profundidad | 48 |
| Grupo de discusión | 70 |
| 3.3 Estudio cuantitativo | 83 |
| Encuestas | 84 |
| 3.4 Conclusiones generales de los estudios cualitativos y cuantitativos | 113 |
| 4. Análisis de la Siniestralidad del Sector: Problemática para conocer los datos de Siniestralidad del Sector de la Mensajería | 121 |
| 5. Propuestas de Mejora | 127 |
| 6. Bibliografía | 133 |
| 7. Anexos | 137 |
| I. Reglas Fundamentales de la Conducción | 137 |
| II. Como Comportarse ante un Accidente de Tráfico | 140 |
| III. Como Manipular Correctamente una Carga | 142 |
| IV. Hábitos para Llevar una Vida Saludable | 143 |
| V. Recomendaciones para Evitar Distracciones | 143 |

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

01. Antecedentes

El Sector de la Mensajería en España

El volumen total de negocio generado por las empresas del sector de mensajería se situó en 2006 en 2.055 millones de euros, lo que supuso un crecimiento del 9,4% respecto a 2005, año en el que la tasa de variación había sido del 7%. En el sector se asiste a una creciente concentración de la oferta, motivada por los procesos de fusión y adquisición de empresas, propiciando que los grandes grupos consoliden su capacidad comercial e inversora, su imagen de marca y su cobertura geográfica.

Evolución del mercado

El dinamismo de la actividad en los principales sectores clientes y la tendencia al alza de las tarifas de los servicios, en un contexto de buen comportamiento de la economía española, posibilitaron que en 2006 la facturación en el sector de mensajería registrara un notable crecimiento.

Estructura de la oferta

En 2006 operaban en España 1.460 empresas de mensajería. Respecto a la distribución geográfica, en la Comunidad de Madrid se localizaban 292 empresas (20%) del total, mientras que en Cataluña operaban 263 compañías (18%), en Andalucía 204 (14%) y en la Comunidad Valenciana 161 (11%)

En los últimos años se registra en el sector una tendencia de concentración, impulsado por las operaciones de fusiones y adquisiciones de empresas registradas a escala nacional e internacional.

No obstante, todavía predominan las empresas de reducido tamaño. Así, más del 80% de las empresas existentes en 2006 contaban con plantillas inferiores a los 10 empleados, mientras que aquéllas con más de 50 empleados apenas representaban el 8%.

Los grandes operadores del sector de mensajería: Nacex, Halcourier, Tourline, MRW, Tipsa, Envialia y Mex representan el 80% del valor de este mercado.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Perspectivas

Las previsiones de evolución del mercado de servicios de mensajería a corto y medio plazo apuntan a una continuidad en la tendencia de crecimiento, aunque a un ritmo más moderado.

Así, se espera que al cierre de 2007 el volumen de negocio generado alcance un valor superior a los 2.230 millones de euros, lo que significa un crecimiento del 8,5% respecto a 2006.

El impulso del comercio electrónico seguirá abriendo nuevas oportunidades de negocio para los operadores del sector, manifestándose en el desarrollo de acuerdos entre portales de comercio electrónico y empresas de mensajería.

En los próximos años se mantendrá el proceso de concentración de la oferta, a través de nuevas operaciones de fusión y adquisición de empresas, así como mediante el establecimiento de alianzas entre operadores.

01. Introducción

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Es prácticamente indiscutible en la actualidad, que la mejora de las condiciones de trabajo debe partir de bases que superen la mera recogida y exposición de datos referentes a accidentes laborales y enfermedades profesionales.

El presente estudio lleva a cabo un riguroso análisis del sector de la mensajería que permite, tras realizar un minucioso diagnóstico de la realidad de aquél en sus aspectos preventivos, establecer una serie de conclusiones y orientaciones en materia de prevención de riesgos laborales.

En razón a estas consideraciones, se presenta este Manual, donde se analiza y profundiza las condiciones de trabajo características de los mensajeros, mediante una investigación en profundidad de la situación a través de estudios específicos que reflejen la realidad de estos problemas, y con la consecuente implantación de las medidas correctoras para evitar futuros accidentes, con el único propósito firme de que sirva de utilidad para la mejora de las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores que desarrollan su tarea en este sector.

02. Objetivos del Proyecto

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

El objetivo principal de este estudio, es **poder ofrecer una visión general** del estado de las **condiciones de trabajo en las empresas** de Mensajería, del mismo modo que indicar la naturaleza y origen de los riesgos que afectan a cada uno de sus puestos de trabajo.

El presente análisis, además permite:

- **Conocer el estado de situación** de la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y sus disposiciones reglamentarias de desarrollo en el sector de la mensajería, en especial aquellas que hacen referencia a la gestión de la prevención.
- **Cambiar los posibles hábitos incorrectos y actuaciones peligrosas habituales** de los trabajadores, proporcionándoles la información pertinente y las medidas preventivas a adoptar.
- **Sensibilizar a los trabajadores** sobre su responsabilidad en seguridad vial, especialmente sobre el uso de dispositivos de seguridad, cumplimiento de las normas, etc.
- **Reducir los accidentes y enfermedades profesionales de las empresas de mensajería**, a través de facilitar una adecuada información en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

03. Análisis del Sector desde el Punto de Vista de la Prevención de Riesgos Laborales

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

3.1 Estudio técnico

El estudio técnico de la acción, se ha centrado exclusivamente en aquellos puestos de trabajo que pertenecen al Grupo 1 del Convenio Colectivo Estatal del Sector de Mensajería, que hace referencia al personal de tráfico, ya que es este colectivo el que directamente realiza los trabajos de mensajería.

El **personal de tráfico** tal y como se concreta en el Convenio Colectivo del sector, es el siguiente:

03. Análisis del sector

Mensajero:

Es el trabajador cuya actividad consiste en la realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia, transporte y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general.

Los servicios a realizar y las rutas a recorrer les serán marcadas en cada momento por el Jefe de Tráfico pudiendo aquéllas ser variables o estar adscrito, con carácter siempre temporal, a la realización de diligencias para uno o varios clientes fijos.

Conductor:

a) De vehículos ligeros de mensajería:

Es el empleado por cuenta ajena que conduce un vehículo ligero de cuatro ruedas, propiedad de la empresa, cuya actividad consiste en la realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general.

b) De motocicleta o ciclomotor:

Es el empleado por cuenta ajena que conduce un vehículo a motor de dos ruedas, propiedad de la empresa, cuya actividad consiste en la realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia, transporte y entrega de documentos y pequeña paquetería.

Andarín:

Su función se reduce a realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien –cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan- realizará el servicio andando.

El análisis de los factores de riesgos del sector y las medidas preventivas aplicables se ha realizado a partir del estudio de la documentación facilitada por los diferentes técnicos de las distintas empresas del sector. Con ello y a través del estudio bibliográfico y de campo, se han elaborado unas fichas sencillas y de fácil lectura, que constituyen una herramienta de información elemental en materia de prevención de riesgos laborales a través de las cuales se identifican los principales riesgos a los que están expuestos los trabajadores objeto del estudio, así como sus medidas preventivas.

03. Análisis del sector

Puesto de trabajo **Andarín.**

Descripción del puesto

Su función se reduce a realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio.

Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien –cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan- realizará el servicio andando.

Riesgos asociados al puesto de trabajo

- Riesgos derivados de la concurrencia por la vía pública: Atropellos, accidentes originados por obras en la vía pública, tropiezos, caídas, atracos, etc...
- Riesgo de lesiones músculo-esqueléticas
- Accidentes durante la utilización de transporte público

Medidas preventivas de los riesgos asociados al puesto

Riesgos derivados de la concurrencia por la vía pública: Atropellos, accidentes originados por obras en la vía pública, tropiezos, caídas, atracos, etc.

- Caminar siempre por las aceras, evitando el borde de la calzada.
- Prestar atención al cruzar una calle y hacerlo únicamente por los pasos señalizados. Mirar antes de cruzar, al lado que puede venir un vehículo.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- Tener especial cuidado con las salidas de aparcamientos ya que pueden salir vehículos de imprevisto.
- Si la circulación esta regulada por agente de tráfico, se deberá seguir las indicaciones de éste.
- No cruzar calles con el semáforo en rojo. En los cruces regulados por semáforos, no debe iniciar el paso antes de que se encienda la luz verde.
- Respetar las barreras y señales de los pasos a nivel.
- Durante la circulación por carretera, debe circular por el andén, a la izquierda, para poder ver los vehículos que llegan de frente.
- Durante la presencia de obras en la vía pública, hay que prestar especial atención a la posibilidad de caídas de objetos, presencia de maquinaria circulando, existencia de aberturas en el suelo, presencia de andamios, etc...



- Al cruzar una carretera, deberá observar las reglas ya indicadas para el cruce de calles, aunque deberán extremarse las precauciones por el mayor peligro que supone la mayor velocidad de los vehículos.
- Durante la circulación por carretera, hay que prestar atención a las señales que hacen los conductores para avisar de su proximidad.

- En caso de circular por la noche, en zonas mal iluminadas, caminar con un brazalete blanco o reflectante, o llevar una linterna.

03. Análisis del sector

Riesgos de lesiones músculo-esqueléticas

- Utilizar mochila para transportar la carga, en el caso de utilizar una bolsa, es conveniente alternar los dos brazos regularmente para evitar sobrecargas y lesiones articulares en brazos y hombros.
- Es recomendable, al finalizar la jornada, realizar algunos ejercicios de estiramiento específicos de las extremidades inferiores y de la espalda.

Riesgos derivados de la utilización de transporte público

- En las esperas hay que mantenerse retirado de la zona de paso del vehículo (autobús, metro, etc...), hay que esperar en la parada guardando el turno sin salir de la calzada.
- En las subidas o bajadas hay que esperar a que el vehículo esté totalmente detenido.
- No subir o bajar corriendo las escaleras de andenes y estaciones.
- Durante el trayecto debe buscar una buena sujeción si se va de pie.
- Antes de llegar a la parada avisar con antelación y prepararse para salir con tiempo suficiente, bajándose del mismo solo cuando el vehículo se encuentre totalmente parado.
- Al bajar del autobús, recuerde que nunca debe cruzarse por delante de él.
- Al llegar el metro, situarse a un lado de las puertas para permitir salir primero a las personas que viajan en él.
- Al entrar en el metro, debe de entrar y salir sin detenerse teniendo cuidado para no introducir el pie entre el vagón y el andén.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Puesto de trabajo

Conductor de motocicleta o ciclomotor.

Descripción del puesto

Es el empleado por cuenta ajena que conduce un vehículo a motor de dos ruedas, propiedad de la empresa, cuya actividad consiste en la realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia, transporte y entrega de documentos y pequeña paquetería.

Riesgos asociados al puesto de trabajo

- Caída de personas a distinto nivel
- Riesgo de accidentes y/o atropello
- Carga Mental
- Riesgo por exposición a vibraciones

Medidas preventivas de los riesgos asociados al puesto

Caídas o tropiezos durante el ascenso o descenso a la motocicleta



- Es obligatorio el uso del casco. Es recomendable utilizar cascos integrales antes que cascos tipo Jet, ya que éstos dejan al descubierto la cara del motorista.

03. Análisis del sector

- El ascenso y descenso de los vehículos debe realizarse, utilizando como apoyo los asideros de la motocicleta destinados a este fin.

Riesgo de accidentes y/o atropello durante la conducción.

- Es obligatorio llevar el casco de seguridad. Éste debe ser homologado y nunca deben utilizarse cascos diseñados para otra actividad.
- Se debe conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como al resto de usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente y temerario. Extremar las precauciones en situaciones adversas.
- Es necesario “hacerse ver por los conductores”. Llevar ropa reflectante.
- En áreas urbanas se debe circular por el carril más próximo a la acera derecha y en línea recta, por el centro del carril.
- Advertir a los demás conductores con la suficiente antelación mediante el uso de intermitente y/o gestos las maniobras que se vayan a realizar.
- Respetar las señales de tráfico.
- Se debe revisar y comprobar diariamente, antes de utilizar, los siguientes elementos:
 - i. Nivel de aceite y combustible
 - ii. Agua
 - iii. Líquido de frenos y funcionamiento de estos
 - iv. Dirección
- Se debe revisar y comprobar semanalmente:
 - i. Presión de neumáticos y dibujo de estos.
 - ii. Batería y luces indicadoras
 - iii. Bujías
 - iv. Repuestos imprescindibles

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.



- Es obligatorio llevar el control de la motocicleta o ciclomotor para que la empresa pueda gestionar la realización del mantenimiento del mismo. Debe comunicar a la empresa cualquier anomalía o desperfecto que haya en su vehículo.

- En condiciones meteorológicas adversas:

- o Debe reducir la velocidad cuando llueva y asegurarse de que las ruedas tengan la presión de aire adecuada y la banda de rodadura necesaria.
- o Debe aumentar la distancia con respecto a los automóviles que circulan delante.
- o Conducir con las luces de cruce puestas para que los demás conductores puedan vernos.

Carga Mental

La carga mental puede producirse por las siguientes causas:

- Ritmo de trabajo
- Nivel de atención
- Fatiga mental
- Fatiga visual

Para **evitar la carga** mental se recomienda:

- Desarrollo de un buen estado físico: Realizar ejercicio de manera habitual.

03. Análisis del sector

- Evitar productos excitantes: Evitar consumir productos excitantes como café, refrescos que contengan cafeína y otros...
- Para el caso de la fatiga visual que produce picor ocular, debería evitar frotarse fuertemente los ojos, ya que ello podría favorecer la infección con la consiguiente aparición de una conjuntivitis.
- Se recomienda someterse a los reconocimientos médicos establecidos por la empresa para comprobar el estado de salud.
- Antes de tomar cualquier tipo de medicamento se deberá consultar con su médico.
- Prohibido tomar bebidas alcohólicas durante la jornada de trabajo.

Riesgo por exposición a vibraciones

- Mantenimiento correcto del asiento y de los sistemas de amortiguación.
- El uso de lumbostatos (faja) es especialmente útil en trayectos de media y larga distancia. El lumbostato nos ayudará a descargar la región lumbar durante la conducción y también nos protegerá la zona en caso de caída.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Puesto de trabajo

Conductor vehículo ligero.

Descripción del puesto

Es el empleado por cuenta ajena que conduce un vehículo ligero de cuatro ruedas, propiedad de la empresa, cuya actividad consiste en la realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general.

Riesgos asociados al puesto de trabajo

- Caída de personas a distinto nivel
- Golpes con elementos móviles
- Riesgo de caídas y/o golpes contra objetos
- Riesgos accidentes
- Fatiga Física
- Carga Mental
- Riesgo por exposición a ruido
- Riesgo por exposición a vibraciones
- Riesgo de incendio
- Sobre esfuerzo

Medidas preventivas de los riesgos asociados al puesto

Caídas o tropiezos desde la furgoneta/coche en las operaciones de ascenso y descenso de la misma

- El ascenso y descenso de los vehículos debe realizarse, utilizando como apoyo los asideros destinados a tal fin.

03. Análisis del sector

- Prestar especial atención en los días de lluvia o cuando los peldaños del vehículo presenten residuos que puedan hacerlos deslizantes.
- Verificar que los cinturones de seguridad después de su uso se quedan perfectamente enrollados.

Riesgo de golpes con los distintos elementos del vehículo como asientos, puertas, volante...

- Se debe prestar especial atención a las operaciones de apertura del maletero y demás puertas.
- La subida y bajada desde el vehículo debe efectuarse sin precipitaciones y con las puertas totalmente abiertas.

Riesgo de caídas y/o golpes con los distintos elementos del vehículo o debido a la manipulación de cargas.

- Prestar atención y extremar la precaución en las operaciones de apertura del maletero, vano del motor y demás puertas.
- Limpiar los lugares de trabajo periódicamente y siempre que sea necesario para mantenerlo en todo momento en condiciones higiénicas adecuadas. Eliminar los desperdicios, manchas de grasa y otras sustancias que puedan originar un accidente.
- Inspeccionar la carga para detectar:
 1. Peso aproximado
 2. Bordes cortantes
 3. Clavos, astillas
 4. Estado de embalaje

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- Para evitar golpes y/o cortes el encargado de manipular las cargas debe llevar:
 1. Guantes de seguridad
 2. Botas de seguridad



Riesgo de accidente durante la conducción

- Se debe conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía. Queda



terminantemente prohibido conducir de modo negligente y temerario.

- En condiciones meteorológicas adversas, debe moderar la velocidad y aumentar la distancia con respecto a los automóviles que circulan delante.
- Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad.
- Realizar los recorridos con el suficiente tiempo para evitar comportamientos temerarios.

03. Análisis del sector

- Respetar las señales de tráfico y las normas de circulación.
- Se debe revisar y comprobar diariamente, antes de utilizar el vehículo, los siguientes elementos:
 - i.Nivel de aceite y combustible
 - ii.Agua
 - iii.Líquido de frenos y funcionamiento de estos
 - iv.Dirección
- Se debe revisar y comprobar semanalmente:
 - i.Presión de neumáticos y dibujo de estos.
 - ii.Batería y luces indicadoras
 - iii.Bujías
 - iv.Repuestos imprescindibles
 - v.Herramientas necesarias
- Es obligatorio llevar el control de vehículo para que la empresa pueda gestionar la realización del mantenimiento del mismo. Debe comunicar a la empresa cualquier anomalía o desperfecto que haya en su vehículo.

Fatiga Física durante la conducción continuada

- Se recomienda seguir las siguientes pautas:
 - 1.Comprobar que la distancia del asiento respecto al volante, la inclinación del respaldo y la posición del reposacabezas es la correcta.
 - 2.El asiento debe de estar cerca del volante de forma que las piernas formen un ángulo recto con respecto al muslo y no vayan estiradas al usar los pedales.
 - 3.El volante no rozará las rodillas y la posición permitirá buena visibilidad.
 - 4.La posición de los espejos debe de garantizar al conductor una buena visibilidad sin provocar giros excesivos de cuello.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Carga Mental

La carga mental se puede producir por las siguientes causas:

- Ritmo de trabajo
- Nivel de atención
- Fatiga mental
- Fatiga visual
- Horario de trabajo nocturno (desde las 22 h a las 6 h)



Para evitar la carga mental se recomienda:

- Desarrollo de un buen estado físico: Realizar ejercicio de manera habitual.
- Evitar productos excitantes: Evitar consumir productos excitantes como café, refrescos que contengan cafeína y otros...
- Para el caso de la fatiga visual que produce picor ocular, evitar frotarse fuertemente los ojos, ya que ello podría favorecer la infección con la consiguiente aparición de una conjuntivitis, también sería recomendable disponer de lunas y cristales en el coche que eviten los reflejos durante la conducción del mismo.
- Es recomendable someterse a los reconocimientos médicos para comprobar el estado de salud. Si en algún momento el conductor nota vértigos, mareos, pérdida de visión etc... no deberá conducir hasta que sea autorizado por el médico correspondiente.

03. Análisis del sector

- Antes de tomar cualquier tipo de medicamento deberá consultar con su médico.
- Prohibido tomar bebidas alcohólicas durante la jornada de trabajo.
- Realizar los descansos necesarios.
- Durante el horario nocturno evitar tomar comidas pesadas, alcohol, cafeína y estimulantes en general.
- Realizar los descansos necesarios. Después de cada periodo de 4 horas de conducción ininterrumpidas en vías interurbanas el trabajador tiene derecho a un periodo de descanso de 30 minutos que se computará como si fuera trabajo efectivo.
- Planificar el trabajo a realizar. Establecer una planificación de las rutas a realizar.
- Prohibido usar el teléfono móvil durante la conducción, a no ser que se disponga de dispositivo de manos libres.

Riesgo por exposición al ruido

- Siempre que sea posible, mantener las ventanillas cerradas.

Riesgo por exposición a vibraciones

- Mantener una postura adecuada en la conducción, no apoyar el codo en la ventanilla, para evitar el efecto de la vibración sobre el brazo y el resto del cuerpo.

Riesgo de incendio

- Revisión periódica y mantenimiento del extintor.
- No fumar en el vehículo o en su caso apagar correctamente las colillas y vaciar los ceniceros en sitios adecuados para ello.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- Es recomendable que todos los vehículos lleven un pequeño extintor con el fin de poder sofocar un pequeño conato de incendio, tanto en el vehículo como fuera de él.



Sobreesfuerzos al manipular, desplazar o levantar objetos pesados:

- Evitar manipular la carga cuando sea necesario el manejo de la misma con medios mecánicos.
- Llevar a cabo las recomendaciones sobre posturas y movimientos durante la manipulación de las cargas:

1. Apoyar los pies firmemente
2. Separar los pies a una distancia aprox. de 50 cm uno del otro.
3. Mantener la carga tan cerca del cuerpo como sea posible, pues aumenta la capacidad de levantamiento.



03. Análisis del sector

- 4.No levantar la carga pesada por encima de la cintura en un solo movimiento.
- 5.Mantener los brazos pegados al cuerpo y lo más tensos posible.
- 6.Nunca girar el cuerpo mientras se sostiene una carga pesada.
- 7.Doblar las caderas y las rodillas para coger la carga del suelo.
- 8.Mantener la espalda recta.
- 9.Aprovechar el peso del cuerpo de manera efectiva para empujar los objetos y tirar de ellos.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Puesto de trabajo

Mensajero motocicleta o ciclomotor.

Descripción del puesto

Es el trabajador cuya actividad consiste en la realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia, transporte y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general.

Los servicios a realizar y las rutas a recorrer les serán marcadas en cada momento por el Jefe de Tráfico pudiendo aquéllas ser variables o estar adscrito, con carácter siempre temporal, a la realización de diligencias para uno o varios clientes fijos.

El mensajero utiliza para realizar su trabajo, vehículo propio.

Riesgos asociados al puesto de trabajo

- Caída de personas a distinto nivel
- Riesgo de accidentes y/o atropello
- Carga Mental
- Riesgo por exposición a vibraciones

Medidas preventivas de los riesgos asociados al puesto

Caídas o tropiezos durante el ascenso o descenso a la motocicleta

- El ascenso y descenso de los vehículos debe realizarse, utilizando como apoyo los asideros de la motocicleta destinados a este fin.

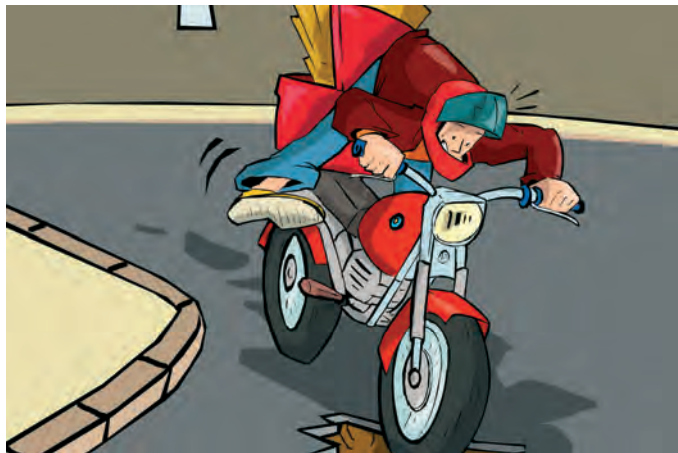
03. Análisis del sector

- Es obligatorio el uso del casco. Es recomendable utilizar cascos integrales antes que cascos tipo Jet, ya que éstos dejan al descubierto la cara del motorista.



Riesgo de accidentes y/o atropello durante la conducción.

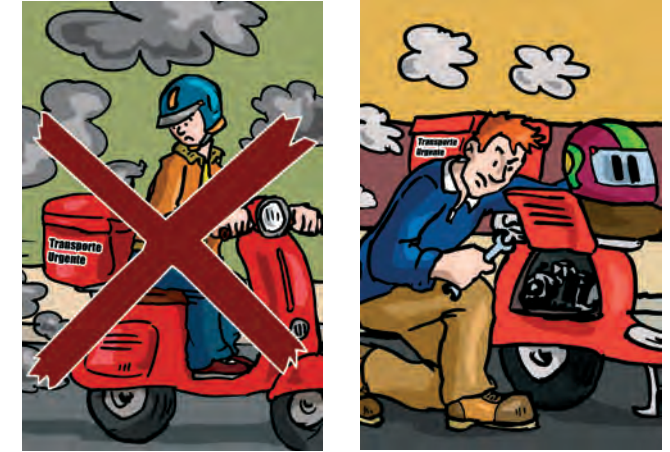
- Es obligatorio llevar el casco de seguridad. Éste debe ser homologado y nunca deben utilizarse cascos diseñados para otra actividad.
- Se debe conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al conductor, como al resto de usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente y temerario.
- Es necesario “hacerse ver por los conductores”. Llevar ropa reflectante.
- En áreas urbanas se debe circular por el carril más próximo a la acera derecha y en línea recta, por el centro del carril.



Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- Se debe revisar y comprobar diariamente, antes de utilizar el vehículo, los siguientes elementos:
 - i.Nivel de aceite y combustible
 - ii.Agua
 - iii.Líquido de frenos y funcionamiento de estos
 - iv.Dirección



- Advertir a los demás conductores con la suficiente antelación mediante el uso de intermitente y/o gestos las maniobras que se vayan a realizar.
- Respetar las señales de tráfico.
- Se debe revisar y comprobar semanalmente:
 - i.Presión de neumáticos y dibujo de estos
 - ii.Batería y luces indicadoras
 - iii.Bujías
 - iv.Repuestos imprescindibles
- En condiciones meteorológicas adversas:
 - o Debe reducir la velocidad cuando llueva y asegurarse de que las ruedas tengan la presión de aire adecuada y la banda de rodadura necesaria.
 - o Debe aumentar la distancia con respecto a los automóviles que circulan delante.
 - o Conducir con las luces de cruce puestas para que los demás conductores puedan vernos.

03. Análisis del sector

- Ya que el mensajero de moto, utiliza para trabajar su vehículo propio: Es obligatorio pasar la inspección técnica del vehículo en fecha fijada.

- i. Es recomendable pasar la ITV cuando la motocicleta sufra un accidente que haya podido dañar su estructura, o cuando se realicen reformas de importancia.

Carga Mental

La carga mental se puede producir por las siguientes causas:

- o Ritmo de trabajo
- o Nivel de atención
- o Fatiga mental
- o Fatiga visual

Para evitar la carga mental se recomienda:

- Desarrollo de un buen estado físico: Realizar ejercicio de manera habitual.
- Evitar productos excitantes: Evitar consumir productos excitantes como café, refrescos que contengan cafeína y otros...
- Para el caso de la fatiga visual que produce picor ocular, debería evitar frotarse fuertemente los ojos, ya que ello podría favorecer la infección con la consiguiente aparición de una conjuntivitis.
- Se recomienda someterse a los reconocimientos médicos para comprobar el estado de salud.
- Antes de tomar cualquier tipo de medicamento se deberá consultar con su médico.
- Prohibido tomar bebidas alcohólicas durante la jornada de trabajo.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Riesgo por exposición a vibraciones

- Mantenimiento correcto del asiento y de los sistemas de amortiguación.
- El uso de lumbostatos (faja) es especialmente útil en trayectos de media y larga distancia. El lumbostato nos ayudará a descargar la región lumbar durante la conducción y también nos protegerá la zona en caso de caída.

Puesto de trabajo

Mensajero vehículo ligero.

Descripción del puesto

Es el trabajador cuya actividad consiste en la realización personal de los servicios de recogida, trámite, custodia, transporte y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general.

Los servicios a realizar y las rutas a recorrer les serán marcadas en cada momento por el Jefe de Tráfico pudiendo aquéllas ser variables o estar adscrito, con carácter siempre temporal, a la realización de diligencias para uno o varios clientes fijos.

El mensajero utiliza para realizar su trabajo, vehículo propio.

Riesgos asociados al puesto de trabajo

- Caída de personas a distinto nivel
- Golpes con elementos móviles
- Riesgo de caídas y/o golpes contra objetos
- Riesgo de accidente
- Fatiga Física
- Carga Mental
- Riesgo por exposición a ruido
- Riesgo por exposición a vibraciones
- Riesgo de incendio
- Sobreesfuerzo

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Medidas preventivas de los riesgos asociados al puesto

Caídas o tropiezos desde la furgoneta/coche en las operaciones de ascenso y descenso de la misma

- El ascenso y descenso de los vehículos debe realizarse, utilizando como apoyo los asideros destinados a tal fin.
- Prestar especial atención en los días de lluvia o cuando los peldaños del vehículo presenten residuos que puedan hacerlos deslizantes.
- Verificar que los cinturones de seguridad después de su uso se quedan perfectamente enrollados.

Riesgo de golpes con los distintos elementos del vehículo como asientos, puertas, volante...

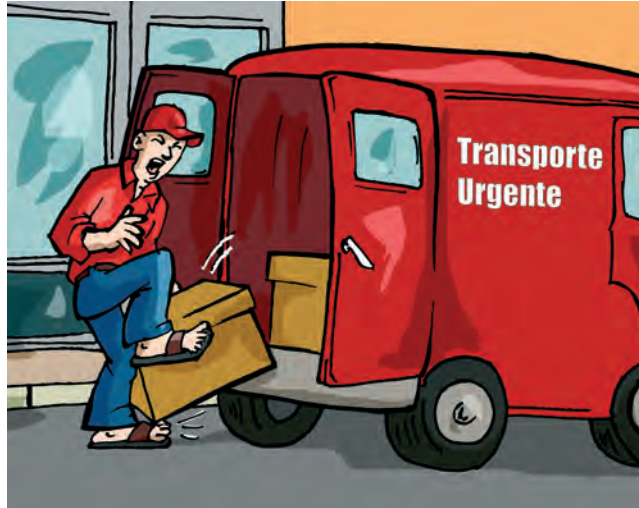
- Se debe prestar especial atención a las operaciones de apertura del maletero y demás puertas.
- La subida y bajada desde el vehículo debe efectuarse sin precipitaciones y con las puertas totalmente abiertas.

Riesgo de caídas y/o golpes con los distintos elementos del vehículo o debido a la manipulación de cargas.

- Prestar atención y extremar la precaución en las operaciones de apertura del maletero, vano del motor y demás puertas.

03. Análisis del sector

- Limpiar los lugares de trabajo periódicamente y siempre que sea necesario para mantenerlo en todo momento en condiciones higiénicas adecuadas. Eliminar los desperdicios, manchas de grasa y otras sustancias que puedan originar un accidente.



- Para evitar golpes y/o cortes el encargado de manipular las cargas debe de llevar:

- 1.Guantes de seguridad
- 2.Botas de seguridad

- Inspeccionar la carga para detectar:

- 1.Peso aproximado
- 2.Bordes cortantes
- 3.Clavos, astillas
- 4.Estado de embalaje

Riesgo de accidente durante la conducción.

- Se debe conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente y temerario.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- En condiciones meteorológicas adversas, debe moderar la velocidad y aumentar la distancia con respecto a los automóviles que circulan delante.
- Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad.
- Realizar los recorridos con el suficiente tiempo para evitar comportamientos temerarios.



- Respetar las señales de tráfico y las normas de circulación.
- Se debe revisar y comprobar diariamente, antes de utilizar el vehículo, los siguientes elementos:
 - i.Nivel de aceite y combustible
 - ii.Agua
 - iii.Líquido de frenos y funcionamiento de estos
 - iv.Dirección
- Se debe revisar y comprobar semanalmente:
 - i.Presión de neumáticos y dibujo de estos.
 - ii.Batería y luces indicadoras
 - iii.Bujías
 - iv.Repuestos imprescindibles
 - v.Herramientas necesarias
- Ya que el mensajero utiliza su vehículo propio para trabajar: Es obligatorio pasar la inspección técnica del vehículo en fecha fijada.

03. Análisis del sector

i. Es recomendable pasar la ITV cuando el vehículo sufra un accidente que haya podido dañar su estructura, o cuando se realicen reformas de importancia.

Fatiga física durante la conducción del vehículo

• Se recomiendan seguir las siguientes pautas:

1. Comprobar que la distancia del asiento respecto al volante, la inclinación del respaldo y la posición del reposacabezas es la correcta.
2. El asiento debe de estar cerca del volante de forma que las piernas formen un ángulo recto con respecto al muslo y no vayan estiradas al usar los pedales.
3. El volante no rozará las rodillas y la posición permitirá buena visibilidad.
4. La posición de los espejos debe de garantizar al conductor una buena visibilidad sin provocar giros excesivos de cuello.

Carga Mental

La carga mental se puede producir por las siguientes causas:

- o Ritmo de trabajo
- o Nivel de atención
- o Fatiga mental
- o Fatiga visual
- o Horario de trabajo nocturno (desde las 22 h a las 6 h)



Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Para evitar la carga mental se recomienda:

- Desarrollo de un buen estado físico: Realizar ejercicio de manera habitual.
- Evitar productos excitantes: Evitar consumir productos excitantes como café, refrescos que contengan cafeína y otros...
- Para el caso de la fatiga visual que produce picor ocular, evitar frotarse fuertemente los ojos, ya que ello podría favorecer la infección con la consiguiente aparición de una conjuntivitis, también sería recomendable disponer de lunas y cristales en el coche que eviten los reflejos durante la conducción del mismo.
- Es recomendable someterse a los reconocimientos médicos establecidos por la empresa para comprobar el estado de salud. Si en algún momento el conductor nota vértigos, etc... no deberá conducir hasta que sea autorizado por el médico correspondiente.
- Antes de tomar cualquier tipo de medicamento deberá consultar con su médico.
- Prohibido tomar bebidas alcohólicas durante la jornada de trabajo.
- Realizar los descansos necesarios.
- Durante el horario nocturno evitar tomar comidas pesadas, alcohol, cafeína y estimulantes en general.
- Realizar los descansos necesarios. Después de cada periodo de 4 horas de conducción ininterrumpidas en vías interurbanas el trabajador tiene derecho a un periodo de descanso de 30 minutos que se computará como si fuera trabajo efectivo.
- Prohibido usar el teléfono móvil durante la conducción, a no ser que se disponga de dispositivo de manos libres.

Riesgo por exposición al ruido

- Siempre que sea posible, mantener las ventanillas cerradas.

03. Análisis del sector

Riesgo por exposición a vibraciones

- Mantener una postura adecuada en la conducción, no apoyar el codo en la ventanilla, para evitar el efecto de la vibración sobre el brazo y el resto del cuerpo.

Riesgo de incendio

- Es recomendable que todos los vehículos lleven un pequeño extintor con el fin de poder sofocar un pequeño conato de incendio, tanto en el vehículo como fuera de él.

- Revisión periódica y mantenimiento del extintor.

- No fumar en el vehículo o en su caso apagar correctamente las colillas y vaciar los ceniceros en sitios adecuados para ello.



Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

1. Apoyar los pies firmemente
2. Separar los pies a una distancia de 50 cm uno del otro.
3. Mantener la carga tan cerca del cuerpo como sea posible, pues aumenta la capacidad de levantamiento.
4. No levantar la carga pesada por encima de la cintura en un solo movimiento.
5. Mantener los brazos pegados al cuerpo y lo más tensos posible.
6. Nunca girar el cuerpo mientras se sostiene una carga pesada.
7. Doblar las caderas y las rodillas para coger la carga del suelo.
8. Mantener la espalda recta.
9. Aprovechar el peso del cuerpo de manera efectiva para empujar los objetos y tirar de ellos.



3.2 Estudio cualitativo

3.2.1 Introducción:

El estudio cualitativo es el proceso de planificación, recolección y análisis de información "blanda" sobre las opiniones, percepciones, creencias y actitudes de un colectivo determinado.

Cuando hablamos de información "blanda" nos referimos a datos que no tienen ninguna representatividad estadística en sus resultados, es decir, un estudio cualitativo brinda información no cuantitativa (llamada también información "dura"). Los estudios cualitativos se caracterizan a) por la riqueza de información que brinda al usuario, debido a la diversidad de informantes que incluye en el proceso de recopilación de datos y, sobre todo, b) por la profundidad de las preguntas.

Las técnicas cualitativas más difundidas son los grupos de discusión, denominadas en determinadas ocasiones dinámicas de grupo, y las entrevistas en profundidad, en ambos casos, la recogida de información se traduce en la obtención y posterior análisis, del diálogo libre y espontáneo entre un reducido grupo de personas (grupo de discusión) o entre el entrevistador y el entrevistado (entrevista en profundidad).

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Objetivo del estudio

El eje principal de este proyecto es conocer las condiciones de trabajo del colectivo del sector de mensajería, por lo que se planteó inicialmente la ejecución de diferentes tipos de estudios y análisis de la situación del colectivo. Entre ellos se planteó la realización de estudios cualitativos, cuyo objetivo fuera averiguar la percepción que tienen los profesionales del sector sobre el desarrollo de su trabajo y fundamentalmente, recabar sus opiniones en relación a los riesgos presentes en su actividad y particularmente en su puesto de trabajo.

Por lo cual se plantea la realización de dos tipos de estudios cualitativos:

- Entrevistas en profundidad dirigidas a profesionales o expertos del sector con el objetivo de conocer dificultades encontradas y soluciones posibles para la implantación de la actividad preventiva.
- Grupos de discusión, cuyo objetivo es hacer una confrontación de opiniones, de ideas o de sentimientos con el fin de llegar a unas conclusiones, un acuerdo o unas decisiones sobre el tema a debatir. Que en nuestro caso, tal y como se ha comentado anteriormente es la percepción que tienen los asistentes al grupo sobre sus condiciones de trabajo, y riesgos laborales presentes en su actividad diaria.

3.2.2 Entrevistas en profundidad.

En este apartado se exponen los resultados obtenidos tras realizar diferentes **entrevistas en profundidad** a expertos y/o técnicos de prevención del sector de la mensajería. Para la realización de estas entrevistas, se ha considerado conveniente contar con profesionales del sector que conocieran el mismo, desde el punto de vista de la prevención o tuvieran responsabilidades a nivel preventivo o de seguridad dentro de las organizaciones.

Se pretende por tanto obtener el análisis de las opiniones, percepciones y actitudes (formas de pensar, ideas que explican sus actos, normas y valores) entre los profesionales del sector de mensajería en referencia a la prevención de riesgos laborales.

Los profesionales del sector objeto del estudio son principalmente personal con responsabilidades a nivel preventivo en su empresa.

La información que se deseaba obtener en estas entrevistas en profundidad, es la siguiente:

- 1.Descripción de los medios humanos y materiales
- 2.Percepción general de la prevención en las empresas del sector de mensajería
- 3.Principales riesgos de los trabajadores del sector
- 4.Vigilancia de la Salud
- 5.Información y Formación de los trabajadores
- 6.Equipos de protección individual
- 7.Apercibimientos e inspecciones
- 8.Mejoras o cambios en la Prevención

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Resultados

1. Descripción de los medios humanos y materiales

Las empresas de mensajería son empresas cuya **actividad** consiste principalmente en el transporte urgente de paquetería y documentación, tanto a nivel nacional, como incluso, tal y como se ha reflejado en alguna de las entrevistas realizadas a nivel internacional.

“Las empresas de mensajería nos dedicamos principalmente a la recogida y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería...”

“Mi empresa se dedica además de pequeñas mercancías y paqueterías, a trasladar todo aquello que el cliente desee y que por supuesto podamos realizar con nuestros medios...”

“Nosotros nos dedicamos a la mensajería en Madrid, además de tener un servicio a nivel nacional e internacional, pero este trabajo se subcontrata a otras empresas”

Además del transporte urgente de la paquetería, algunas de las empresas del sector, se dedican también al transporte de otro tipo de materiales con mayor volumen como: equipos informáticos, mobiliario, etc..., ya que únicamente necesitan para ello disponer en la empresa de los medios adecuados.

El único material, en el que coinciden la mayoría de los entrevistados, que no les es rentable transportar, es aquel que necesita para su traslado, que el mensajero disponga de un carnet especial, como puede ser (productos químicos, sustancias peligrosas, sangre, etc...).

03. Análisis del sector

Para poder **almacenar** todo aquello que tienen que distribuir, la mayoría de las empresas del sector, disponen de instalaciones, donde se recopila y se clasifica el material para su posterior reparto. La distribución de gran parte del material se realiza, o bien en horario nocturno por mensajeros llamados coloquialmente (de ruta nocturna), o bien por cualquier otro tipo de transporte, como puede ser el transporte aéreo.

“Nosotros nos dedicamos exclusivamente hacer reparto de paquetes y mensajería en general, no podemos tocar otro tipo de material o productos ya que no tenemos los permisos necesarios, y para ello ya existen empresas dedicadas a ello...”

“En mi empresa se lleva todo aquello que el cliente quiere, siempre y cuando podamos manipularlo nosotros en nuestros vehículos. Repartimos más cosas que los paquetitos pequeños o sobres.....”

El grueso de la **plantilla** de las empresas de mensajería, se divide entre el personal de administración, personal de almacén y el personal de tráfico que comprende a los mensajeros de coche y/o moto, y a los andarines.

En cuanto a la **modalidad de contratación** de los trabajadores, el personal entrevistado destaca que por las particularidades propias de la actividad a la que se dedican, una gran parte de sus trabajadores son autónomos que se contratan para que las empresas puedan llevar a cabo todos los servicios acordados. Comentan que al tener un gran volumen de servicios puntuales (*) que gestionar, a los empresarios no les resulta rentable asumir la contratación directa de este personal.

(*)Entendiendo por Servicios puntuales aquellos trabajos por los que normalmente se demanda al personal autónomo para que puedan realizarlos.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

“Yo trabajo en una empresa de mensajería, con mensajeros, andarines y conductores de furgonetas pero casi siempre son autónomos”

“La mía es una empresa de mensajería. Los puestos que hay son auxiliares administrativos, personal de oficina y luego a nivel operativo mensajero (repartidor con motos), conductores (reparto con furgoneta) y mozo de almacén...”

Los trabajadores autónomos generalmente realizan sus servicios con vehículos de su propiedad. Cuando son llamados por la empresa acuden a la misma para realizar los servicios que les indican y una vez finalizado el trabajo cobran el servicio. Destacan la rapidez y eficacia de los trabajadores autónomos.

“Es un trabajar rápido y eficaz, ya que su sistema de remuneración depende en gran medida del servicio realizado”.

“Mi empresa es un empresa de mensajería, con mensajeros, andarines y conductores con furgonetas pero casi siempre son autónomos”.

“El problema que tenemos con los autónomos es que no podamos contratarla en plantilla, aunque hay algunos que son muy eficaces, ten en cuenta que cobran por servicio realizado, por lo que van a toda leche.... Cuando le he comentado alguno que le contrato, fíjate que hasta me han dicho que no, que les compensa más ser autónomo..”

Sin embargo, los responsables son conscientes de la complejidad y peligrosidad de un sistema de remuneración por servicios realizado, ya que conlleva un incremento de los riesgos, se aumenta la velocidad y la rapidez en realizar estos servicios. Consideran este sistema más productivo pero menos seguro, y una de las principales causas de la accidentalidad de este colectivo.

03. Análisis del sector

“Yo tengo compañeros que trabajan por cuenta propia, con su vehículo, que cobran por reparto hecho. Al cobrar así van mucho más deprisa que mis mensajeros y tienen más accidentes. Si preguntas a otros compañeros te dirán que tienen más accidentes los trabajadores que no pertenecen a la plantilla, y creo que no les beneficia en nada, ya que estos trabajadores sino trabajan pues no cobran.....”

En cuanto al **horario de trabajo**, depende bastante del puesto que cada trabajador tenga, por ejemplo, normalmente los mensajeros de ruta “diurna”, tanto los de vehículos como los de motocicleta, suelen realizar un horario de 8 horas, normalmente en turnos. En algunas empresas incluso se cubren los servicios de fines de semana, pero éste, tal y como se indica en las entrevistas, no es un hecho generalizado en la mayoría de las empresas del sector.

“En nuestra empresa, se realizan 3 turnos, que son lo siguientes: turnos son de mañana, tarde y noche: 7:30 a 15 horas, 15 horas a 22:30, 22:30 a 6:30.... Con esta clasificación horaria tenemos cubiertas prácticamente las 24 horas del día, por lo tanto nuestro clientes pueden estar tranquilos, ya que la mercancía viajara durante la noche al sitio de destino....”

“Trabajamos un total de 8 horas, y lo realizamos en turnos de mañana y de tarde., puede darse el caso de tener que ampliar la jornada pero se pagan esas horas siempre....”

La **rotación** del sector es alta, la mayoría de los trabajadores son normalmente gente joven que compagina el trabajo con otras actividades y/o responsabilidades. La rotación se produce mayoritariamente en los mensajeros que se dedican a la recogida o entrega en horario diurno, sobre todo en los mensajeros con motocicleta.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Por último, se trata el punto del mantenimiento de los vehículos, y destacan en este apartado que suelen haber diferencias. Los autónomos, a diferencia de los contratados a régimen general, se responsabilizan del mantenimiento y puesta a punto de sus vehículos, por lo tanto a la hora de tener el vehículo averiado, son los responsables de buscar otra alternativa para seguir dando el servicio que le demandan.

“Los trabajadores que disponen de vehículo de propiedad, se realizan el mantenimiento ellos. Se preocupan de no tener el vehículo en malas condiciones ya que serán los responsables de buscarse la vida y conseguir otro vehículo. Normalmente por el bien de ellos tienen el vehículo siempre en condiciones, además nos gusta que lo lleven aseado y limpio....”

2. Percepción general de la prevención en las empresas del sector

El 100% de las empresas representadas en el estudio cualitativo, cuentan con un Servicio de Prevención Ajeno (en adelante SPA) que les gestiona los temas relacionados con la prevención de riesgos en la empresa, cubriendo habitualmente, las 4 especialidades.

“Tenemos contratada con..... No llevan las 4 especialidades. Nos lleva todo. Aquí el tema de la prevención lo lleva el técnico de....., yo hablo con ellos y hago lo que me dicen...”.

“Tenemos contratado un SPA, que se encargan de llevar la gestión de toda la documentación, hacer todo el papeleo, etc...”

“Hay un servicio de prevención ajeno con..... con todas las especialidades. Llevan trabajando con la prevención al menos desde el 2002. Tengo que estar yo pendiente de SPA, sino fuera así ni los vería. No hacen ningún tipo de seguimiento, hacen únicamente lo estipulado en el contrato y nada más....”.

Normalmente las empresas del sector cuentan con varias delegaciones en distintas zonas geográficas, para poder gestionar la prevención en todas las empresas disponen de un **responsable de zona** que se encarga principalmente de llevar a cabo todas las directrices y tareas establecidas por el SPA. El responsable además de realizar los trabajos propios de su puesto, gestiona la prevención en la empresa proporcionando la información que aporta el SPA sobre los riesgos y medidas preventivas a los trabajadores, entregando los epí's en aquellos puestos que se requieren, gestionando y planificando junto con el SPA los cursos de formación, etc...

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

“Las empresas que yo conozco del sector, tienen contratado un servicio o mutua que les gestiona el tema, lo que no se, es si tienen algún responsable como ocurre en la mía, que se encarga de gestionar la formación, vigilancia, información, epí's etc....”.

“Hay un persona de la empresa encargada de la prevención, que como trabajo añadido al de RRHH lleva también los temas de prevención, todo lo llevamos con una mutua”.

“En mi caso al disponer de varias delegaciones, me encargo de que en todas se lleve a cabo todo lo que el SPA me dice, tanto durante la entrega de las fichas de información de riesgos, como gestión de los cursos que tienen que realizar, etc... vamos llevo a parte de lo mío temas de prevención....”

En cuanto a la cuestión que se planteaba, sobre la opinión de si se **aplica o no el contenido de la ley en las empresas del sector**, parece que no hay un consenso entre los responsables de las mismas, ya que mientras unos afirman que hacen todo lo que les dice su servicio de prevención, aunque no tan rápido como deberían, otros comentan que no se cumple totalmente toda la normativa que les aplica, piensan, que lo que se hace actualmente es llevar a cabo demasiado tramites burocráticos que a su entender no es la solución a la problemática sobre la seguridad que tiene el sector.

“Se aplica algo, sobre todo dan cursos, información, reconocimientos médicos, etc...”

“Yo creo que no, nos llenan de papeles y ya esta. Al hacer esto externo yo me quito el problema y ya esta, me siento asesorado. Las dificultades que veo para aplicar la ley es el dinero, inversión para poner las medidas preventivas.. “

03. Análisis del sector

“Si que se esta aplicando la ley en la empresa, todo lo que dice el SPA que hay que hacer, se hace poco a poco. Estamos cada día más concienciados en este tema...”

Referente a la **coordinación de actividades empresariales** es generalizado en las empresas del sector, subcontratar aquellos servicios que tienen que ver principalmente con la limpieza de la/s instalaciones, con el mantenimiento de vehículos, mantenimiento de extintores y con los servicios de otras empresas de mensajería para llegar a cubrir las demandas, desconocen realmente, si se lleva a cabo la gestión de la coordinación de actividades empresariales o no. No tienen un conocimiento real de lo que implica llevar a cabo una buena coordinación de las actividades empresariales.

“A mi hay empresas que me han solicitado documentación relacionada con la prevención de riesgos, pero si te digo la verdad, no he tenido tiempo de mirarlo, tengo muchas temas que me urgen más y que hay que solucionar casi a diario”

“La limpieza está subcontratada, pero no se sabe si se lleva algún tipo de documentación, de procedimiento con las contratas.”

“Subcontratamos generalmente a otras empresas de mensajería para poder cubrir servicios puntuales, creo que no le pedimos nada relacionado con la prevención...”

Uno de los principales **problemas** con los que cuentan los responsables de la prevención, tiene que ver con la **dificultad de controlar o vigilar que sus trabajadores cumplan con las normas de prevención que la empresa les ha facilitado**. No solo con las normas de prevención, sino también con las de circulación. No pueden hacer un seguimiento de los trabajadores, ya que la mayoría trabajan fuera del centro de trabajo. De la única manera que se informan, es por medio de las sanciones que les llegan.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

“La problemática que pueden existir, es controlar a los trabajadores, ver si utilizan o no los equipos de protección. La empresa les da equipo de trabajo, ropa, chaquetas, guantes, etc...”

“El problema es no tener una legislación mas específica y acorde a nuestra actividad. Ahora mismo es todo muy general...”

“Por muchos cursos e información que les demos es muy difícil de controlar los riesgos, ya que cuando van a moto se encuentran con riesgos que no dependen de su empresa.”

Son conscientes en todo momento, de la peligrosidad que conlleva la circulación diaria de vehículos en zonas de tráfico, de carreteras en mal estado, de la incorrecta señalización, etc..... y delegan toda la responsabilidad de este punto, a la administración pública.

3. Principales riesgos del sector

Los **principales riesgos** del sector de la mensajería, tienen que ver con la propia circulación que lleva implícita el desarrollo del trabajo diario del mensajero.

Existen riesgos específicos por puesto de trabajo, ya que consideran que hay que diferenciar los riesgos del personal de almacén y los riesgos del personal de administración, de los del personal de tráfico. Respecto al personal de tráfico destacan a su vez, que hay que diferenciar los riesgos de un mensajero que circula con un vehículo tipo furgoneta que el que circula con la moto.

“Los riesgos más preocupantes son los accidentes de tráfico, sobre todo los de motos....”

“Lo que esta claro es que hay que diferenciar los riesgos por puesto, hay muchos puestos en este sector y no se puede generalizar, me preocupa mucho la gente de calle, sobre todo los de motos....”

Centrándonos en el personal de tráfico, que al fin y al cabo es al que va dirigido el estudio, cabe destacar tal y como han apuntado el 80% de los responsables entrevistados, que uno de los riesgos más importantes al que está expuesto este colectivo, es el riesgo propio de la **circulación**. Hay determinados puntos en las carreteras muy peligrosos, agravados por el exceso de tráfico que se concentra, y en ocasiones con malas condiciones climatológicas, considerados como la principal causa de los accidentes que tienen.

“Los riesgos que tememos son los de tráfico. Suelen ser los más graves, pero hay que diferenciar entre los puestos del sector, no es lo mismo un mozo de almacén que nosotros, al igual que no es lo mismo una moto que un coche. La señalización y el estado de las carreteras son muchas veces nuestras causas de accidentes....”

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

“La señalización y el estado de las carreteras son muchas veces nuestras causas de accidentes, y el exceso del tráfico que transita tanto zonas urbanas como interurbanas también....”

Los mensajeros que tienen establecidas rutas por zonas en las grandes capitales, suelen anteponer como primer problema de su puesto, el tráfico y tensión a la que se exponen diariamente, hay que destacar que es importantísimo para este sector, entregar o recoger el material a la hora que se ha acordado, por lo tanto el mensajero debido a las exigencias propias del trabajo, que le demanda en ocasiones ritmos de trabajo elevados, arriesga y es menos prudente que lo que se le exige para poder cumplir con el servicio.

“Pero puede que haya estrés, depende también de los días, por ejemplo un viernes final de mes, hay muchos mas servicios que otros días, pero bueno son picos de trabajo”.

“En cuanto al aparcamiento, el tema que hay, sobre todo en Madrid, es el de los parkímetros, es difícil aparcar o estacionar en Madrid, normalmente los sitios de carga y descarga están ocupados, no nos compensa pagar los parkímetros, deberían habilitar mas zonas y permitirnos trabajar mejor...”

Sin embargo, los responsables destacan a su favor, que a su parecer, muchas veces es el propio trabajador el que asume un mayor estrés, ya que generalmente amplían el margen de tiempo que tienen los trabajadores para realizar los servicios, ya que conocen las dificultades causadas por los contratiempos que se puedan encontrar.

“En mi empresa los mensajeros tienen el suficiente tiempo para poder trabajar sin estrés, puede que algún día se encuentre con algún contratiempo que le haga retrasarse algo, pero vamos... no es lo normal. Lo que pasa que muchos se estresan porque como la mayoría son autónomos y cobran por lo que trabajan, hay quién trabaja más de lo que puede”

03. Análisis del sector

Los responsables coinciden en que el tráfico es un problema muy importante y que esta presente diariamente, pero consideran que no depende de ellos la mejoría del mismo. Lo que están haciendo ya algunas empresas es flexibilizar más los horarios de entrega y recogida, e intentar por medio de la unión de empresas del sector, solicitar por ejemplo, mejoras a los trabajadores habilitando más zonas de carga y descarga, así como instar a los Ayuntamientos a realizar campañas que tuvieran en cuenta los tiempos de carga y descarga dentro del tiempo necesario para la realización del servicio, y solicitar a los agentes policiales que tengan más en cuenta las características del sector a la hora de sancionar.

Otro de los riesgos que se comentan en las reuniones mantenidas, son los riesgos de **dolores en zonas lumbares**. Hay mensajeros que no se limitan únicamente a llevar paquetería y mensajería sino que el material que transportan es más grande y pesado, y que no siempre utilizan los medios que la empresa les pone a disposición, faja o carrito, para manipularlos.

“En mi empresa se trabaja, en determinadas ocasiones, con material más grande y pesado que la mensajería y paquetería, a los trabajadores les hemos facilitado carritos para trasladar ese material, pero claro, les retrasa la faena y muchas veces hacen los repartos a peso y es cuando vienen los problemas de espalda.”

La manipulación de material de una forma segura podría pensarse que lleva implicado un incremento de los tiempos y por tanto se traduciría, a lo largo de la jornada, en menos servicios. Sin embargo, el trabajo se debe de realizar de la manera y forma más segura posible. Ello implica que los mandos intermedios deberían concienciar a los trabajadores para que el personal a su cargo utilice adecuadamente los equipos de protección y realice con seguridad las tareas encomendadas, incluso si ello lleva implícito la flexibilización de los tiempos de trabajo.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

“Puede ser que con la manipulación incorrecta de las cargas puedan hacer algún servicio más de lo previsto, pero a la larga es un inconveniente para ellos ya que se producen lesiones que dan lugar a bajas, y los autónomos durante ese tiempo no cobran nada, por lo tanto sería más rentable hacer las cosas bien, tanto para el propio trabajador como para la empresa”

Coinciden que, para trabajar con este y otros materiales, la empresa les ha puesto los medios adecuados, y que no lo utilicen es responsabilidad del trabajador. Ese incumplimiento deja ver la falta de una buena gestión de la prevención en las empresas, ya que no han sido capaces de sensibilizar a los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales.

“Cuántas veces le he dicho a los trabajadores que manipulen las cargas con los medios mecánicos que les he dado, y ni caso... prefieren hacerlo a peso y mal, y luego vienen los problemas... ya no se que decirles para que se conciencien y tengan más cuidado al hacer las cosas”.

En cuanto a los **accidentes del sector**, se comenta que no son muchos los accidentes que sufren los trabajadores en este sector, que los más comunes se producen en el almacén por causas de golpes y/o cortes, o en las carreteras por caídas durante la circulación.

Son más frecuentes los accidentes en moto, que los accidentes con coche o furgoneta, aunque la mayoría de estos, no suelen ser graves. Piensan que se podrían evitar estos accidentes si se redujera la velocidad al conducir, y se hiciese caso a las normas de seguridad y las normas de buenas prácticas que disponen muchas de las empresas del sector y donde se establecen como circular en determinadas situaciones de riesgo como por ejemplo, cuando hay mucho tráfico, con lluvia, con hielo, de noche, etc....

03. Análisis del sector

“No tenemos muchos accidentes, tengo mas del personal de almacén que de los propios mensajeros.....”

“Los accidentes más comunes son los de moto, los chicos van como locos, no hacen caso a nada ni a nadie....”

En cuanto a las actuaciones a la hora de que ocurra una emergencia, ya sea por accidente, incendio, etc..., los responsables apuntan que la mayoría de los trabajadores deben de saber como actuar, ya que se les proporciona formación relativa a estos y otros temas.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

4. Vigilancia de la Salud

Los reconocimientos médicos se pasan anualmente a los trabajadores. Normalmente se les informa de la fecha establecida para pasarlos. Hay un alto porcentaje de trabajadores del sector que renuncian a las revisiones.

“Hay muchos trabajadores que renuncian o bien porque no quieren o porque se les olvida, en estos casos le exigimos que firmen un documento de “renuncia” para no tener problemas con la inspección”

En el caso de renuncia, exigen la firma de un documento que puedan mostrar a la inspección en el caso de ser requerida la vigilancia de la salud de los trabajadores.

En cuanto a las bajas asociadas a enfermedades profesionales, un 90% de las empresas entrevistadas no han tenido ninguna, si que hay un caso de lumbalgias en algunas por la mala manipulación del material, pero no es algo frecuente en el sector.

“Bajas asociadas a enfermedades profesionales no hemos tenido, se tienen bajas por problemas músculo-esqueléticos sobre todo el personal de almacén...”

5. Información y Formación de los trabajadores

La información que se facilita a los trabajadores se realiza en la mayoría de las empresas mediante fichas informativas de riesgo por puesto de trabajo. El responsable le proporciona al trabajador la ficha para que la firme, y así se realiza la información sobre riesgos. En otra de las empresas entrevistadas se utilizan dossiers de acogida que recogen además de riesgos, normas de organización.

Solo en dos empresas, la información que se proporciona a los trabajadores se realiza verbalmente, sin requerir ninguna firma por parte de los trabajadores. En el caso de tener problemas con la inspección por utilizar dicha modalidad, no dudarían en cambiarla y adecuarla a la normativa vigente.

“El SPA nos manda unos manuales de los riesgos que tiene cada puesto, le damos la información verbalmente y no hace falta que nos firmen nada”

En cuanto a la formación, se imparten cursos específicos por puesto de trabajo. No suelen impartirse cursos de seguridad vial, ya que consideran que cuando un trabajador tiene el carné, conoce de sobra las normas de circulación. Se imparten cursos de manejo de cargas principalmente, alguno de carretillas, pvd para administración, etc...

Consideran que los cursos, son todo lo específico que puede llegar a ser en un sector como este. El principal riesgo al que están expuestos los trabajadores del sector es el propio de la circulación, por lo tanto consideran que son riesgos externos a la organización, y no dependen en la mayoría de los casos, de hábitos incorrectos de los trabajadores.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

La mayor parte de los responsables afirman que no han recibido cursos de formación, y si lo han recibido fue hace mucho tiempo, consideran que la empresa les encarga la tarea de gestionar la prevención sin la formación necesaria, y eso lo consideran como un handicap a la hora de implantar una buena gestión de la prevención en la empresa.

“Yo como responsable no he asistido a ningún curso de formación, conozco algo el tema porque me he documentado, ya que para poder llevar este trabajo minimamente bien deberían formarme. Lo encuentro poco gratificante, si riñes a los trabajadores mal y si permites mal con la empresa, por lo tanto muchas veces no sabes que hacer para hacerlo bien y que estén todos contentos”.

“No conozco mucho el tema de la seguridad, a mi me han dicho que venga a esta reunión y aquí estoy. Gestiono algunas cosas que me dice el SPA pero estoy demasiado ocupado con mi trabajo diario”.

6. Equipos de protección individual

El equipo de protección se facilita teniendo en cuenta el puesto que desarrolla cada trabajador. Por ejemplo, al personal de almacén se le da botas y guantes, a los motoristas cascos y chubasqueros, y al mensajero de vehículos anorak y/ o ropa de trabajo, chaleco, etc...

“Los mensajeros les damos chubasqueros, y ya esta. En el caso de los motoristas el casco lo llevan ellos”.

“Los trabajadores les damos a motoristas casco, trajes de agua, las furgonetas llevan extintores, ropa de trabajo uniformado. Utilizan la ropa, cada año se lo damos”.

“Les hemos dado ropa de invierno y de verano, calzado adecuado y abrigo (anorak) para el frío y que yo sepa lo utilizan, de momento no hemos tenido que llamar la atención a nadie.”

“La empresa proporciona ropa de trabajo, sobre equipos de protección, da botas, guantes, pero no a todos, solo a los que tienen que utilizarlo.”

La mayoría de los trabajadores van uniformados, anualmente se entrega uno o dos equipos de pantalón, camiseta, jersey, anorak, etc....

Procedimientos de entrega de epi's no tiene prácticamente ninguna empresa que ha estado representada en el estudio, saben que son los responsables de la prevención, o jefe de área los que proporcionan los equipos cuando un trabajador entra a trabajar.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

“Creo que no hay nada por escrito sobre como entregar los guantes, botas, etc... yo cuando se lo entregó tal y como me explicaron que tenía que hacer, les hago firmar la entrega del material, para poder demostrar que se proporcionan a los trabajadores los equipos necesarios”.

“Nosotros lo hacemos de la siguiente manera, se lo enviamos al delegado de plaza y ellos lo entregan, luego me mandan un recibí”.

En cuanto al mantenimiento de equipos de protección y de trabajo, el trabajador autónomo se encarga el mismo de pasar la revisión a su vehículo, si por el contrario, pertenece a la empresa el vehículo, se le responsabiliza al trabajador que utiliza dicho vehículo de llevar el control y comunicar a la empresa la fecha que se debe pasar la revisión.

“Los autónomos son responsables de tener el coche siempre a punto, sin coche no pueden trabajar”

“Los autónomos se hacen ellos las revisiones, a ellos les conviene tener el coche en perfectas condiciones para poder mejorar servicio y ganar más dinero”.

En los vehículos propiedad de la empresa, el trabajador suele ser el encargado de controlar cuando debe pasar la revisión, y la empresa se encarga de realizar la gestión.

“Los trabajadores que disponen de vehículos nuestros, son los responsables de controlar los kilómetros que llevan y el estado del vehículo. Nos comunican cuando debe de hacerse el mantenimiento y cualquier anomalía que pueda surgir.”

“Como te hemos dicho antes, hay un trabajador que se encarga de controlar un poco los vehículos, mas que nada por que entiende mas”.

7. Apercebimientos e inspecciones

No se suele sancionar a los trabajadores por incumplir las normas de seguridad, ya que como han comentado en puntos anteriores, no les resulta fácil vigilar a sus trabajadores por lo tanto desconocen si realizan o no su trabajo de forma segura.

“No se ha producido ninguna. Yo si que les aprieto, sobre todo por la producción que tiene en la calle y que deben hacer...”

Si que ha ocurrido alguna vez, que ha habido alguna sanción por no llevar el casco puesto, y la empresa ha llamado la atención al trabajador para que no vuelva a ocurrir.

El 90% de las empresas no han recibido la visita de ningún inspector, no han sido inspeccionadas en el tema de la prevención de riesgos.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

8. Mejoras o cambios en la Prevención

En el sector de mensajería, se ha mejorado bastante en el tema de la seguridad. Se han mejorado los factores técnicos como: carreteras, la señalización, los vehículos, los equipos de trabajo, y los humanos por medio: de información, formación, sensibilización etc....

Cada empresa mejora en lo que puede dentro de sus posibilidades, desean no tener ningún accidente, pero saben que están expuestos a riesgos externos que no dependen ni de ellos, ni de sus trabajadores.

“Las empresas mejoramos, pero trabajamos con factores que no dependen de las empresas sino del propio entorno que en determinadas zonas es muy complicado”

Han intentado pedir mejoras a la Administración Pública y Ayuntamientos en las grandes capitales, mejoras que reducirían el estrés de los trabajadores, por lo tanto, sus accidentes, pero es escasa la respuesta obtenida hasta el momento. Son conscientes de que les queda mucho trabajo por delante para conseguir todo aquello que solicitan.

“La solución debería de venir, como ya he comentado anteriormente por los propios ayuntamientos, mientras que no se mejore y se amplíe la zona de carga y descarga no creo que mejoren muchos de los problemas que tenemos...”

“En este sector, se hace más de lo que se puede hacer. Es un sector muy complicado para concienciar a los trabajadores, están todos fuera de la oficina y llevar el control en esas circunstancias es muy difícil, se hace todo lo que se puede, se intenta conseguir que los trabajadores se preocupen por su seguridad, están expuestos a riesgos externos, que no dependen de ellos ni de la empresa, sino del entorno del puesto de trabajo”.

3.2.3 Grupos de Discusión

Con este estudio, se pretende obtener una visión más real de la situación de este colectivo, como método de análisis de las condiciones de trabajo, cuyo objetivo es extraer el mayor número de datos relativos a la percepción que tienen los trabajadores sobre su entorno profesional y de explorar su propia realidad en cuanto a los riesgos laborales, y cualquier otro dato de interés que ellos asuman como determinante para su trabajo.

Toda la reunión queda registrada para su posterior análisis. En el análisis se estudia tanto los temas surgidos y contenidos expresados, como la forma de expresarse, su momento y situación creada, las respuestas a las opiniones de los demás, donde todos los miembros están de acuerdo, o no, con las conclusiones o juicios emitidos.

La información que se deseaba obtener en estos grupos de discusión es la siguiente:

1. Características del puesto de trabajo
2. Condiciones de Seguridad en el puesto de trabajo.
3. Riesgos en el puesto de trabajo
4. Vigilancia de la salud. Problemas de salud
5. Información en PRL
6. Formación en PRL

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Resultados

1. Características del puesto de trabajo

El mensajero es el trabajador cuya actividad consiste en los servicios de recogida, transporte y entrega de documentos, mercancías y pequeña paquetería en general, en algunas casos con un ruta establecida y en otros no.

“Los mensajeros nos dedicamos a llevar y recoger todo aquel material que la empresa nos dice...” G. Mensajeros

“A mi a primera hora me dan la ruta que debo de realizar o bien para la recogida o entrega de paquetes..... A no ser que haya algún imprevisto yo tengo una zona establecida y me suelo mover por ella...” G. Mensajeros

El horario de trabajo, para los trabajadores del sector, salvo acuerdo expreso distinto logrado entre la propia empresa y el trabajador, es de 8 horas.

“Yo trabajo un total de 8 horas, al igual que el resto de mis compañeros, aunque existe trabajadores que tienen distintos horarios, serán pactos que han realizados con las empresas, o no se.. ...” G. Mensajeros

Las empresas de mensajería es importante que puedan dar un buen servicio a sus clientes cuando así lo necesiten. El mandar o recibir una documento, paquete o sobre urgente conlleva a las empresas de mensajería una obligación de prolongar al máximo el tiempo del servicio que ofrecen a sus clientes. Los trabajadores coinciden en que las empresas pueden estar abiertas al público un mínimo de 10 horas al día,

03. Análisis del sector

para cubrir ese horario los empresarios suelen organizar la jornada de sus trabajadores mediante turnos de trabajo.

“Yo he trabajado en varias empresas y casi todos los trabajadores realizamos turnos. Este sector está obligado a dar muy buen servicio, existe mucha competencia y una empresa que este abierta más tiempo que otra puede asumir más trabajo, por lo tanto conviene al empresario que sus trabajadores realicemos turnos de 8 horas...” G. Mensajeros

En algunas de las empresas representadas en los diferentes estudios que se han realizado, cuentan en su plantilla, con trabajadores que realizan su trabajo en horario nocturno “mensajeros de ruta nocturna”. Estos trabajadores se dedican principalmente a trasladar de una ciudad a otra la mercancía que deberá ser distribuida al día siguiente, suelen realizar la misma ruta cada día y comenzar su jornada alrededor de las 8 de la tarde.

“Nosotros realizamos el trabajo por la noche, durante el día son los mensajeros quienes se encargan de recoger el material y llevarlo a la plataforma. Una vez allí nos lo dan a nosotros para llevarlo a su lugar de destino.” G. Ruterros

“Normalmente cada uno de nosotros tenemos la ruta fija. Siempre hacemos el mismo trayecto, lo podemos hacer incluso con los ojos cerrados.....” G. Ruterros

El mensajero, para realizar su trabajo, se puede desplazar con motocicleta, o bien con otro tipo de vehículo “ligero de 4 ruedas”. El tipo de trabajo que se realiza manejando un vehículo u otro es similar, sin embargo, centrándonos en los riesgos laborales, cabe destacar que se agravan algo más en aquellos mensajeros que utilizan la motocicleta como transporte, que un coche o furgoneta, ya que la estabilidad de la misma es menor.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

La mayoría de los accidentes que ocurren durante el manejo de la motocicleta es por colisionar contra otro vehículo, aunque pueden también tener accidentes en solitario o verse implicados en accidentes múltiples.

El sector de mensajería, una particularidad que tiene, es que es uno de los sectores más flexibles que hay. Depende mucho de las necesidades de los clientes, por lo que se tiene que modificar en numerosas ocasiones la planificación de trabajo que tienen establecida con anterioridad.

“Normalmente trabajamos ocho horas, que hacemos en jornada seguida. Alguna vez ha pasado que nos hemos tenido que quedar más tiempo, pero vamos...no es lo normal...” G. Mensajeros

La rotación del sector es alta. El personal es bastante inestable, salvo en aquellos puestos que tienen rutas determinadas. Suele haber más estabilidad laboral en los puestos de mensajería nocturna que en la diurna. Los riesgos, dependiendo del turno donde se realice el trabajo, son muy diferentes.

“En mi empresa los trabajadores suelen irse pronto, se cambia mucho de trabajo, es un sector que no tiene en cuenta el riesgo y estrés con el que tenemos que realizar las tareas, los puestos que más fijos son, es el de ruterros que es personal más antiguo y estable”. G. Mensajeros

“Hay rotación en el sector, hay gente que se marcha enseguida a trabajar en otras cosas, yo creo que los puestos mas estables somos nosotros. De hecho como verás en este grupo la media de edad es alta. Es cómodo, si te gusta tener tu ruta asignada y no tener los problemas que tienen diariamente los compañeros de día” G. Ruterros

“La mayoría de los ruterros antes trabajamos como mensajeros de día, y no veas lo que cambia. No cambio este trabajo por el de día aunque me paguen más, menudo estrés y nervios pasaba cuando no me dejaban hacer mi trabajo bien...” G. Ruterros

2. Condiciones de Seguridad en el puesto de trabajo

La mayoría de los trabajadores coinciden en las mejoras de la seguridad que se están efectuando, tanto en las empresas como en las diferentes infraestructuras (carreteras, autovías, autopistas, etc...) por donde tienen que desplazarse diariamente.

“Se ha mejorado mucho todo desde que yo empecé, la carreteras son mejores, los vehículos también, en general creo que hay menos riesgo de que tengamos un accidente... Aunque por supuesto aún hay cosas que pueden mejorar, siguen existiendo todavía puntos negros en las carreteras...” G. Mensajeros

“Yo como trabajador autónomo que soy, intento comprarme siempre mi furgoneta con la máxima seguridad. Creo que miramos menos el precio y más las prestaciones y seguridad del coche que nos compramos para realizar nuestro trabajo” G. Ruterros

En general, los trabajadores opinan que las empresas les proporcionan documentos y equipos relacionados directamente con la seguridad en el puesto de trabajo, en algunas empresas a los trabajadores les informan sobre sus riesgos, les facilita los equipos de protección según el puesto de trabajo que desarrollan, realiza el mantenimiento de sus vehículos, etc.... sin embargo, consideran que existen aspectos negativos muy destacados por los trabajadores que afectan a su seguridad y que prácticamente no tienen que ver directamente con la empresa, sino más bien con las administraciones públicas, más concretamente con algunos Ayuntamientos.

“El verdadero problema esta a la hora de realizar tu trabajo en las ciudades, sobre todo en Madrid..... parece que no quieren que hagamos nuestro trabajo. No nos permiten aparcar, no hay zonas de estacionamiento, y para colmo siempre tenemos a la poli detrás...” G. Mensajeros

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

“Yo estoy harto de las multas. El carnet por puntos nos esta destrozando..... porque me quitan puntos de mi carnet personal si estoy en horas de trabajo?..... porque no hay un carnet profesional? Si a mi me retiran el carnet, ya que cuentas tú a que me dedico, mi vida es esta profesión, y no es nada fácil trabajar....” G. Mensajeros

“En Barcelona esta todo esto mucho mejor, hay más zonas de estacionamiento, de hecho hay muchas, y eso te permite realizar tu trabajo en tiempo y sin que te afecte a los nervios....” G. Mensajeros

En Madrid capital, por ejemplo, los trabajadores se sienten incómodos a la hora de realizar su trabajo de una manera efectiva, no solo destacan el tráfico que circula diariamente por la ciudad, sino que también se habla de la dificultad con la que se encuentran en numerosas zonas a la hora estacionar el vehículo y poder realizar su trabajo.

Se siente agobiados, perseguidos y vigilados....., son numerosas las sanciones que han recibido de los agentes de la policía. Y el problema actualmente no solo está en la sanción económica, que muchas veces la asume la empresa, sino en la retirada de los puntos a los trabajadores.

Este sistema de puntos, les está creando una presión añadida a su trabajo habitual, tienen que estar atentos al tráfico, a la dirección donde tienen que recoger o llevar algo, a la disponibilidad de aparcamiento que haya en la zona y encima controlar si cerca hay algún policía que pueda sancionarles.

“Lo peor que llevamos son las multas, a mi me han quitado ya 4 puntos por hacer mi trabajo, no entienden que tengo que llevar paquetes y dejarlos a una determinada hora, cuando te están multando se lo explican y pasan de todo, hay que veces que te dan unas ganas d...” G. Mensajeros

03. Análisis del sector

Para encontrar soluciones a este problema, los representantes del sector han mantenido reuniones con las autoridades políticas, en concreto con el Ministerio de Fomento, para solicitar la existencia de un carnet específico profesional, de forma que la actividad productiva no repercuta a los trabajadores, pero a fecha de hoy no se ha conseguido respuesta alguna por parte de la administración.

“... somos conscientes de que el problema de aparcar afecta a más sectores que al nuestro, pero ni juntándonos todos conseguimos respuesta por parte de la Administración...”

“No tiene sentido aplicar el carnet por puntos al personal de transporte urbano, que diferencia con Barcelona, allí en cada zona tienen un espacio destinado a los vehículos que se dedican a la carga y descarga, o recogida o entrega de material, por lo tanto tenemos que dar en ese aspecto la enhorabuena al Ayuntamiento de Barcelona y penalizar al de Madrid. No vamos a parar en nuestro empeño de mejorar las condiciones de trabajo, si hace falta hablaremos con el presidente, pero necesitamos una respuesta ya....” G. Mensajeros

La falta de atención a los problemas de este colectivo y otros similares, está creando una desconfianza entre los trabajadores del sector, además de la inquietud de la empresa a la hora de asignar zona. A esto debe añadirse la presión acumulada que está creando dicha situación y las consecuencias que de ella se derivan (bajas por estrés, problemas de tensión, mal ambiente de trabajo, etc.....).

“A ver si es posible que con este estudio se mejoren las cosas cara a la Administración pública, a ver si vosotros podéis hacer algo más que nosotros... necesitamos trabajar, pero trabajar en condiciones...” G. Mensajeros

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

3. Riesgos en el puesto de trabajo

Los principales riesgos que destacan los trabajadores, tienen que ver en su mayoría con la circulación. Se podría decir que los riesgos del colectivo de mensajería dependen principalmente, del **entorno** donde realizan los trabajos (carreteras en mal estado, señalización, tráfico, climatología, inexistencia de zonas de estacionamiento, etc...).

“En nuestro puesto de trabajo no hay riesgo, nuestro accidentes son por causa de no poder estacionar, de algunas carreteras, de la mala señalización, etc.... creo que estamos capacitados para hacer nuestro trabajo de forma segura si todo estuviese bien, aunque se han mejorado muchos las carreteras hay puntos que deberían mejorarse...” G. Mensajeros

“El principal problema son los accidentes de tráfico, ya no dependen tanto de nosotros, depende del personal. Luego a lo mejor el riesgo viene por un mal habito de vida, no descansamos todo lo que deberíamos, etc....” G. Ruterros

Un riesgo que consideran importante, sobre todo aquellos trabajadores que realizan rutas urbanas, es el riesgo de **atropellos**, opinan que existen determinadas zonas donde es prácticamente imposible estacionar el coche en condiciones seguras para poder realizar su trabajo.

La mayoría de las veces, cuando se trata de trabajar en el interior de cascos urbanos, los trabajadores tienen que dejar el coche estacionado en segunda fila. Esto no solo conlleva el riesgo de una sanción, a esto se le suma el factor de las prisas, mala visibilidad, etc.... Por lo que en la reunión se comenta que conocen compañeros que han sufrido accidentes por este tipo de causas.

03. Análisis del sector

“Cuando tenemos que hacer o bien un recogida o una entrega, tienes que hacerla con un horario determinado, este implica que vayamos muchas veces deprisa y tengamos que parar donde podamos. Cuando bajamos del coche yo por lo menos he tenido varios sustos de coches que no me han visto y casi me atropellan”. G. Mensajeros

El riesgo de **robo** también está presente en este sector. A varios mensajeros les han robado o bien el vehículo -cuando lo han dejado estacionado durante la entrega o recogida de material-, o les han robado material que llevaban en la furgoneta o motocicleta, esta circunstancia supone un gravísimo problema tanto para el trabajador, como para la empresa.

“Un peligro con el que nos encontramos diariamente son los robos, parece que sea mentira, pero yo conozco a mensajeros que le han robado parte de la mercancía y eso es un grave problema para nosotros...” G. Mensajeros

Otro de las circunstancias que destacan que tiene que ver con el propio trabajador es que, el tiempo que pasan al volante en la carretera, les hace muchas veces adquirir un exceso de confianza que puede ser un enemigo importante para los trabajadores. Al confiar en sus posibilidades -más de lo debido-, no cumplen con algunas de las obligaciones necesarias del sector, como por ejemplo los descansos establecidos por tiempo de conducción, los hábitos de vida saludables, las propias normas de circulación, etc...

“Nuestros riesgos vienen por un mal hábito de vida, no descansamos todo lo que deberíamos, etc.... pero claro de eso la empresa no tiene culpa...” G. Ruterros

“El exceso de confianza también es peligroso, se pasan muchas horas en la carretera y eso al final puede plantear algún problema”. G. Ruterros

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Por último, se comenta el riesgo de **estrés** que pueden llegar a sufrir en determinados momentos puntuales y cuya principal causa pueden ser los desconocimiento de rutas cuando se producen cambios en las ya planificadas, la dificultad de estacionar en determinadas zonas, el límite de los tiempos en las entregas, etc...

“..... yo quiero comentar que sufrimos estrés cuando no podemos estacionar el vehículo, o cuando nos cambian nuestra ruta programada y desconocemos las vías o distritos de los nuevos servicios. La empresa no suele cambiar nuestras zonas porque sabe que cuando conocemos algo somos mucho más rápidos...” G. Mensajeros

03. Análisis del sector

4. Vigilancia de la salud. Problemas de salud

La mayoría de las empresas del sector, ofrecen a sus trabajadores la posibilidad de realizarse los reconocimientos médicos al menos una vez al año.

Normalmente la empresa establece unas fechas y realiza la programación de los mismos. Los trabajadores tienen que desplazarse a los centros médicos para pasar los reconocimientos.

“Para pasar el examen médico nos vamos a la clínica que nos dice la empresa y en una mañana nos pasan todas las pruebas, luego a las dos semanas más o menos nos da la empresa el sobre con los resultados...” G. Mensajeros

Desconocen si las pruebas médicas son específicas de su puesto de trabajo o son pruebas generales que se les han pasado toda su vida, independientemente de estar en este sector o en otro con distinta actividad.

“Todos los años nos citan para pasar las pruebas médicas que consisten en análisis de orina y sangre y pruebas de vista, oído, etc.... yo estaba no hace mucho tiempo en otro trabajo y me hacían las mismas pruebas, y no tenía nada que ver el trabajo de antes con el de ahora” G. Ruterros

En relación a las bajas producidas en las empresas, los trabajadores consideran que no son numerosas si tenemos en cuenta la cantidad de horas que se pasan frente a un volante.

La principal causa de las bajas laborales se debe a los accidentes de tráfico.

“Los accidentes más comunes que tenemos son de tráfico, no son muchos la verdad, para el tiempo que estamos en la carretera.” G. Ruterros

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

5. Información en Prevención de Riesgos Laborales

Tal y como apuntan la mayor parte de los trabajadores que han asistido a los grupos, la empresa les proporciona información sobre los riesgos a los que están expuestos, así como a las medidas preventivas.

El documento que utiliza la empresa para facilitar dicha información es una ficha que detalla por puesto los riesgos y medidas preventivas. Incluso, algunas empresas complementan dicha información con normas o procedimientos internos de la propia organización.

“A nosotros nos entregan una hoja con nuestro riesgos y las medidas. Las firmamos y se lo damos al encargado...” G. Mensajeros

“Yo he hablado con compañeros de otras empresas que en vez de darles folios, les dan un manual donde hay normas de la empresa y riesgos del puesto.....” G. Mensajeros

Para facilitar la información a los trabajadores, algunas de las participantes en el grupo comentan que en su empresa se cuenta con un responsable encargado entre otras cosas, de gestionar la seguridad laboral en la empresa. Normalmente esta es la persona que les facilita tanto la información, como todo lo que tenga que ver con temas de prevención de riesgos (entrega epi's, gestiona la formación, etc.....)

“Normalmente hay una persona que se encarga de gestionar el tema de la prevención de riesgos. Controla que todo este hecho, y proporciona los epi's y las fichas informativas a los trabajadores, yo creo que es la responsable de llevar este tema, y digo creo porque nadie nos ha dicho quién es....” G. Mensajeros

6. Formación en prevención de riesgos laborales

En cuanto a la formación en materia de prevención de riesgos laborales, los trabajadores coinciden en que los cursos que han recibido, poco tienen que ver con las tareas que realizan en su puesto de trabajo.

La mayoría de los cursos hablan de la manipulación de cargas, y piensan que ni muchos menos, es este el principal riesgo con el que se encuentran los trabajadores del sector de mensajería. Comentan que deberían de darles formación sobre cómo realizar en numerosas ocasiones su trabajo de la manera más segura posible.

El principal riesgo, consideran que lo tienen durante la circulación, y pocos cursos han recibido sobre este tema, y si han recibido alguno es sobre seguridad vial que lo consideran muy general según las peculiaridades de su puesto de trabajo.

“Los cursos que recibimos considero que tienen poco que ver con el trabajo que realizo diariamente, hablan de la manipulación de cargas..... De seguridad vial, no hay nada específico sobre este tema que no afecte a todos los conductores”. G. Mensajeros

En el colectivo de los rutereros, los cursos que se imparten, además de hablar de la manipulación de cargas, tratan también de hábitos de vida saludables.

“Creo que es difícil que nos den un curso de rutereros, nosotros conocemos nuestro vehículo y las normas de señalización, ya que para eso hemos pasado un examen,.... Por lo tanto, no estamos formados de los peligros?... G. Rutereros

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

3.3 Estudio cuantitativo

El cuestionario empleado en el presente estudio cuantitativo, está dividido en varios apartados que tratan de configurar y dar a conocer una situación aproximada de la percepción que tienen los trabajadores del sector sobre los riesgos laborales de su puesto de trabajo.

Publico objetivo del estudio

Profesionales del sector de la Mensajería.

Apartados del estudio cuantitativo

- Edad de los entrevistados
- Categoría de los entrevistados
- Tipo de contrato
- Antigüedad en el puesto de trabajo
- Antigüedad en el sector
- Horario de trabajo
- Principales tareas del puesto
- Ritmo de trabajo
- Actividades relacionadas con la prevención
- Riesgos en el puesto de trabajo
- Riesgos comunes del sector
- Mejoras en la empresa
- Accidentes de trabajo
- Principales causas de las bajas del sector
- Equipos de Protección Individual
- Frecuencia de asistencia al médico
- Motivo de la consulta

03. Análisis del sector

- Relación de la dolencias con las bajas
- Percepción sobre el descanso
- Tipo de alimentación
- Información en materia de PRL
- Formación en material de PRL
- Mantenimiento de los vehículos

Resultados gráficos de las encuestas realizadas

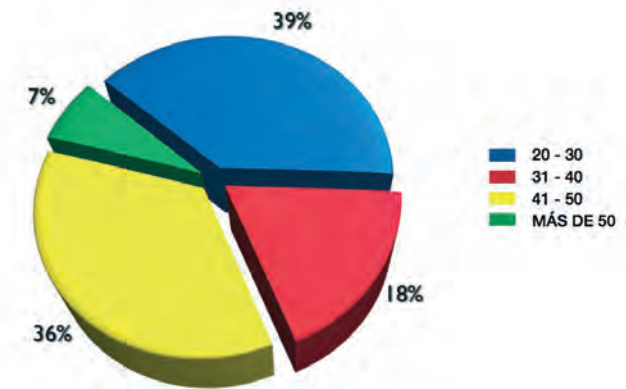
Se obtuvieron un total de 100 encuestas que corresponden a una muestra de trabajadores de diferentes empresas del sector y con perfiles profesionales diferentes. Con ellas se procedió al estudio y análisis de los resultados que reflejamos a continuación.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- Edad media de los entrevistados:

Pregunta de la encuesta: ¿Qué edad tiene?

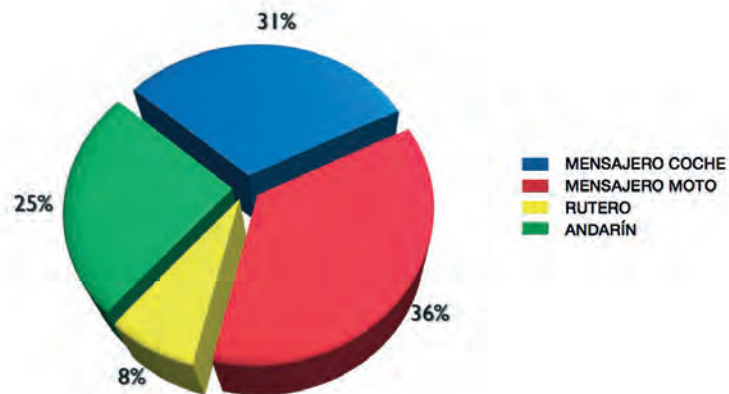


La edad media de los trabajadores que han cumplimentado la encuesta, tal y como se refleja en la grafica anterior, oscila según un 39% del personal encuestado entre la franja de edad comprendida entre los 20 y 30 años. Como puede observarse, es en los tramos de mayor edad donde la presencia de los trabajadores es menor, con más de 50 años hay apenas un 7% de trabajadores.

03. Análisis del sector

•Categoría Profesional

Pregunta de la encuesta: Categoría Profesional de los trabajadores encuestados



Los trabajadores del sector de la mensajería pueden desarrollar su trabajo de diferentes formas, si se trata de realizar servicios dentro de un limitado radio de acción puede usar el transporte público e incluso ir andando, para realizar servicios en un radio mayor de acción utilizan vehículos ligeros de cuatro ruedas o motocicleta-ciclomotor.

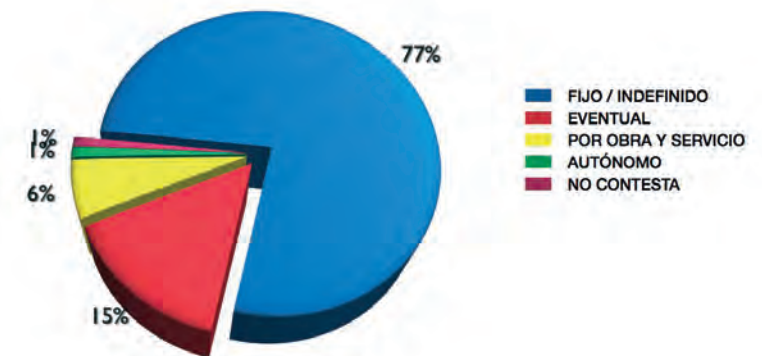
En la muestra estudiada, un 36% del total de los trabajadores que han cumplimentado la encuesta utilizan la motocicleta para su trabajo diario, frente a un 31% que conduce vehículos de cuatro ruedas, un 25% de los encuestados son andarines y un 8% ruter.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

•Tipo de contrato

Pregunta de la encuesta: ¿Qué tipo de contrato tiene?

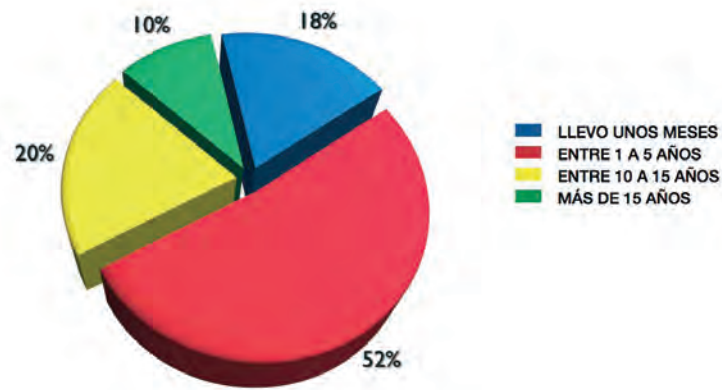


En cuanto al contrato laboral de los trabajadores del sector, un 77% de los encuestados tienen un contrato fijo (indefinido), frente a los contratos eventuales y por obra y servicio que representan a un 15% y un 6% respectivamente. Hay que resaltar de este punto, que el 1% de los trabajadores que han cumplimentado el cuestionario ha señalado como autónomo su situación laboral.

03. Análisis del sector

•Antigüedad en el puesto de trabajo

Pregunta de la encuesta: ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en su puesto de trabajo?

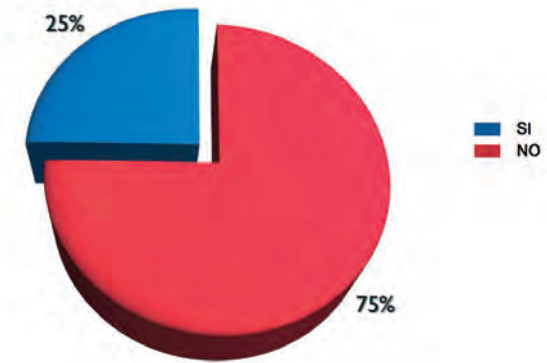


En cuanto a la antigüedad de los trabajadores en su puesto de trabajo, nos encontramos que solo un 10% de los trabajadores encuestados lleva trabajando de mensajero más de 15 años. La mayoría de los trabajadores, un 52%, llevan trabajando menos de 5 años.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Pregunta de la encuesta: ¿Siempre ha trabajado en el mismo sector?

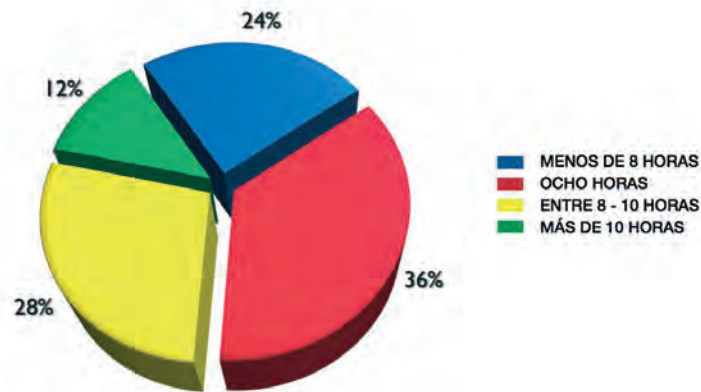


Un 75% de los trabajadores encuestados ha trabajado en otros sectores diferentes al de la mensajería, únicamente un 25% de los trabajadores, siempre ha trabajado en este sector.

03. Análisis del sector

•Horario de trabajo

Pregunta de la encuesta: ¿Cuántas horas trabaja al día?

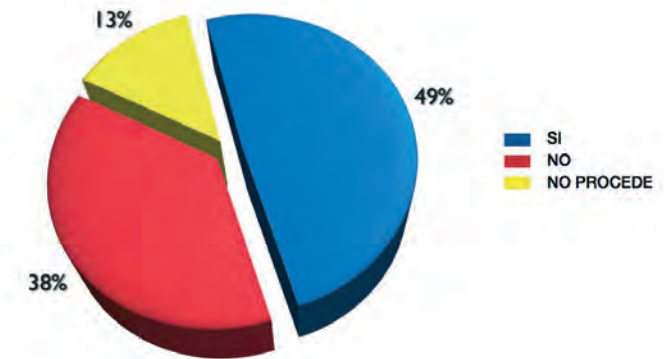


La jornada de trabajo, es el tiempo de trabajo que fija la ley o el Convenio Colectivo de aplicación. El 36% de los trabajadores encuestados trabaja un total de 8 horas diarias, entre 8 y 10 horas trabaja un 28% y menos de 8 horas han contestado un 24%.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Pregunta de la encuesta: En el supuesto de trabajar mas de ocho horas. ¿Le pagan horas extras por las horas de más que hace?

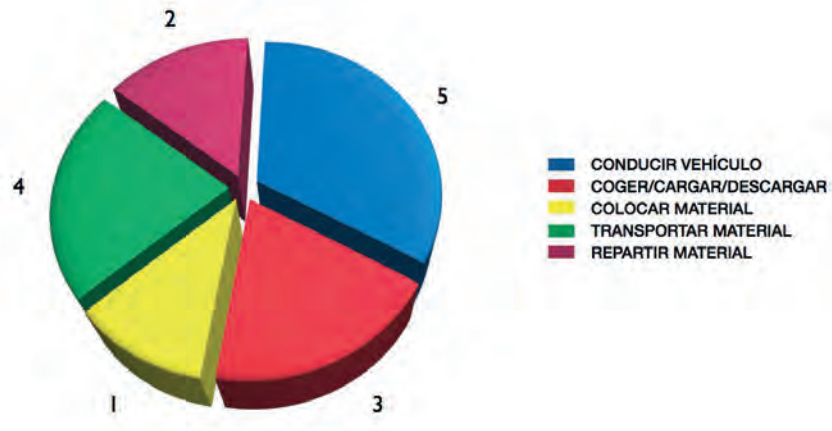


Se considera horas extraordinarias cada hora de trabajo que sobrepase la duración máxima de la jornada habitual de trabajo. En el sector de la mensajería no es algo común la realización de horas extraordinarias, para evitarlas se establecen un régimen de turnos de trabajo. Sin embargo cuando se realizan, un 49% de los trabajadores encuestados han contestado que la empresa les paga el exceso de horas que realizan y un 38% contesta que no se lo remuneran, al menos económicamente. (La remuneración económica es voluntaria, ya que el Convenio Colectivo del sector establece que los excesos de jornada se compensarán con reducciones en la siguiente o siguientes).

03. Análisis del sector

•Tareas del puesto de trabajo

Pregunta de la encuesta: Describir las principales tareas que se realizan en vuestro puesto de trabajo



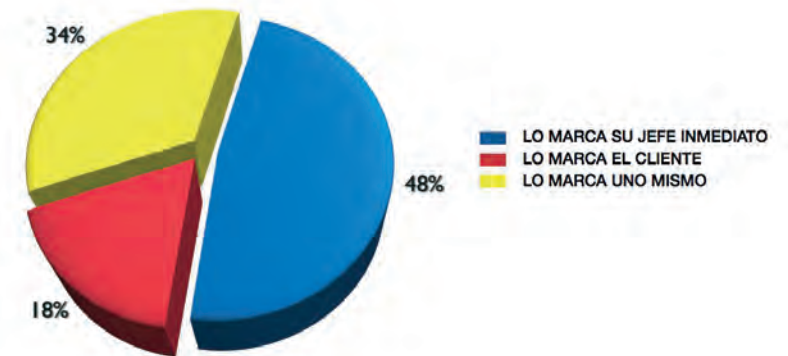
Evidentemente la tarea que sobresale frente a las otras ha sido la de conducción del vehículo (ya sea de cuatro o dos ruedas). Un 67% de los trabajadores encuestados utilizan vehículo de cuatro ruedas o motocicleta para realizar su trabajo, en segunda posición se encuentra la tarea de transportar material (en el vehículo) y le precede la tarea que consiste en el reparto y recogida de material.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

•Ritmo de trabajo

Pregunta de la encuesta: ¿Quién marca tú ritmo de trabajo?

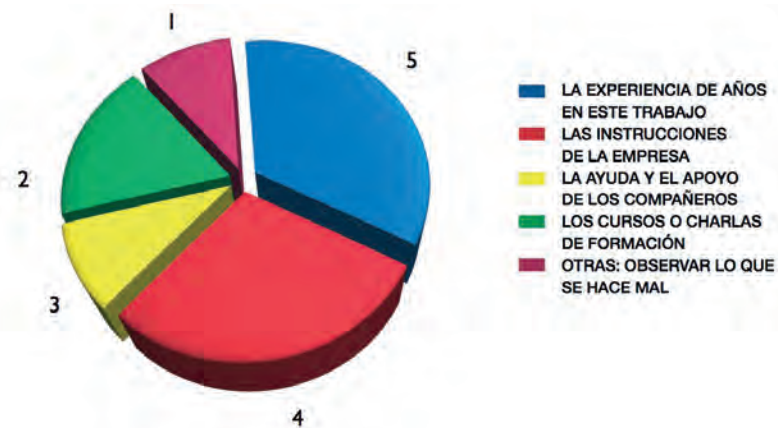


Los servicios a realizar o las rutas a recorrer las marca, tal y como apunta un 48% de los encuestados, el jefe inmediato; sin embargo durante el servicio según un 34% pueden producirse cambios y/o modificaciones de ruta cuya consecuencia sería que el propio trabajador modificase su ruta de trabajo.

03. Análisis del sector

•Actividades relacionadas con la prevención

Pregunta de la encuesta: Marque con una “x” de las siguientes actividades, las dos que le han resultado más provechosas para conocer todo lo relacionado con la seguridad en el trabajo:



Los trabajadores encuestados, cuando se le ha preguntado sobre sus conocimientos en prevención de riesgos laborales, destacan como lo más provechoso relativo a la prevención de riesgos, la experiencia de los años trabajados en el mismo puesto de trabajo, seguido de la información que les ha proporcionado la empresa relacionada con sus riesgos y medidas preventivas, y a continuación la ayuda y apoyo de sus compañeros.

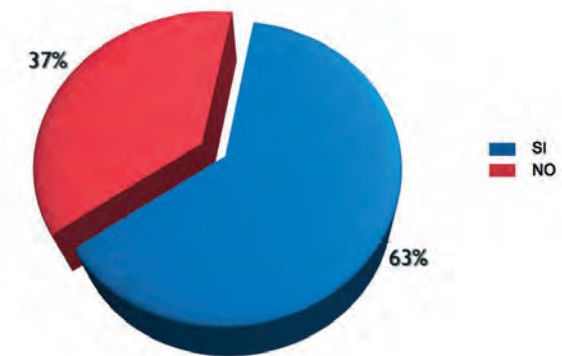
Cabe resaltar en este punto, la poca consideración e importancia que les dan a los cursos de formación, ya que no consideran que les haya aportado un mayor conocimiento sobre aspectos relacionados con la seguridad en el puesto de trabajo.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

•Percepción de los riesgos en el puesto de trabajo

Pregunta de la encuesta: ¿Considera que tiene riesgos en su puesto de trabajo?

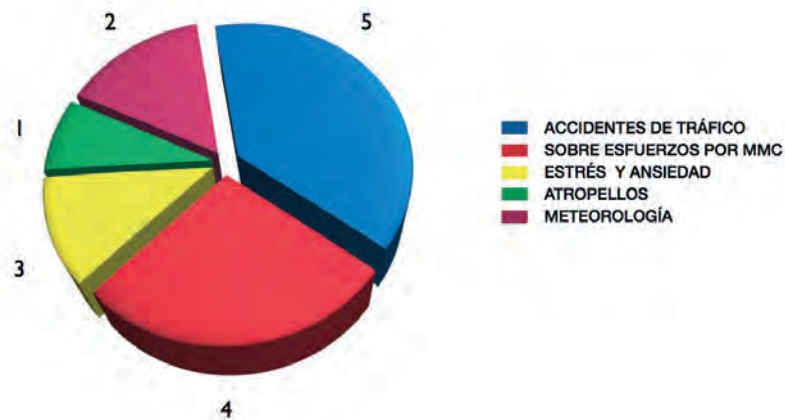


Un 63% de los trabajadores encuestados consideran que tienen posibilidad de sufrir daños derivados del trabajo, frente a un 37% que opina que no tienen riesgos en su puesto, o al menos no los consideran relevantes.

03. Análisis del sector

• Principales riesgos del sector

Pregunta de la encuesta: Identifique los principales riesgos que considera que tienen en común los trabajadores del sector de mensajería



En esta gráfica se reflejan los riesgos que los trabajadores consideran que tienen en común los trabajadores del sector, independientemente de que utilicen vehículos de 2 o 4 ruedas.

En primer lugar destacan el riesgo que conlleva la propia tarea de conducir y su continua exposición a sufrir accidentes de tráfico. Los riesgos derivados de las condiciones climatológicas lo posicionan en segundo lugar, seguido del estrés y los sobreesfuerzos.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

• Principales riesgos de tu puesto de trabajo

Pregunta de la encuesta: Indique con una "x" los dos riesgos que más le preocupan de su puesto de trabajo.



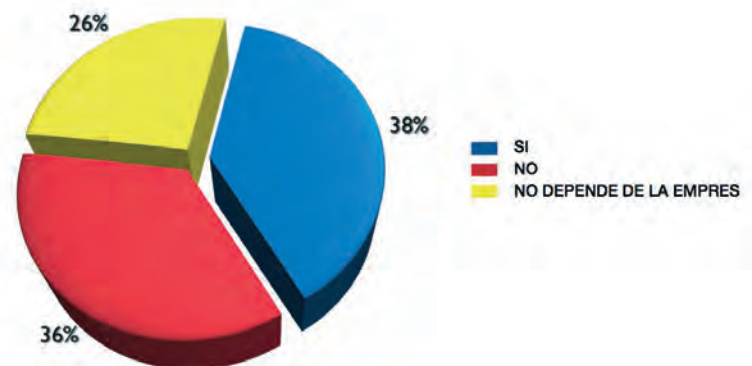
Los riesgos que más les preocupa a los trabajadores encuestados de su puesto de trabajo, coinciden en su mayoría con los que han considerado como riesgos comunes al sector.

En primer lugar destacan como su máxima preocupación los accidentes de tráfico, seguido por el riesgo causado por las condiciones climatológicas y el estrés debido a su ritmo de trabajo.

03. Análisis del sector

• Implicación de las empresas del sector

Pregunta de la encuesta: ¿Considera que la empresa está haciendo algo para solucionar los riesgos que le resultan más importantes?



Respecto a las mejoras implantadas por la empresa con el fin de reducir el nivel de riesgo y por la probabilidad de accidentarse, un 38% de los trabajadores afirman que su empresa ha realizado mejoras para reducir los posibles riesgos a los que están expuestos los trabajadores durante el desarrollo de su trabajo, sin embargo un 36% destaca desconocer si la empresa ha realizado mejoras relacionadas con su seguridad.

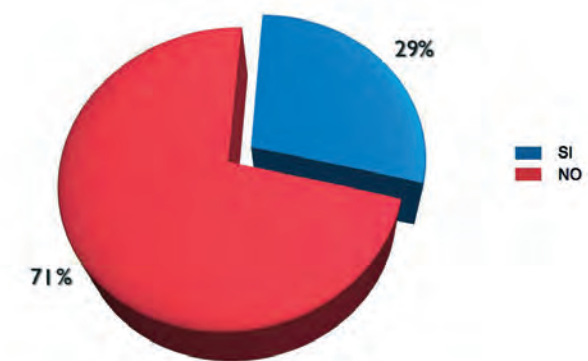
Por otro lado destacar que un 26% afirman que la exposición de los trabajadores a los riesgos durante su trabajo, no depende únicamente de las empresas, sino que deberían implicarse también otros agentes sociales.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

• Accidentes de trabajo

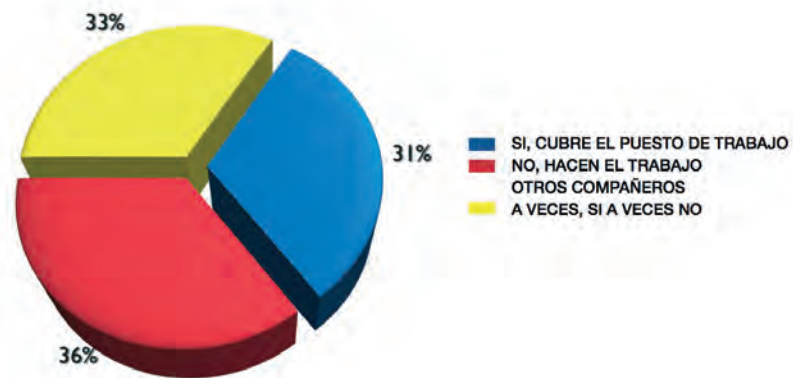
Pregunta de la encuesta: En el último año ha sufrido algún accidente (con baja o sin ella) relacionada con su trabajo:



La mayoría de los trabajadores encuestados, un 71%, han contestado que no ha sufrido ningún accidente en el último año relacionado con su trabajo.

03. Análisis del sector

Pregunta de la encuesta: En caso de baja por accidente, enfermedad, asuntos propios, etc. ¿la empresa cubre ese puesto de trabajo?



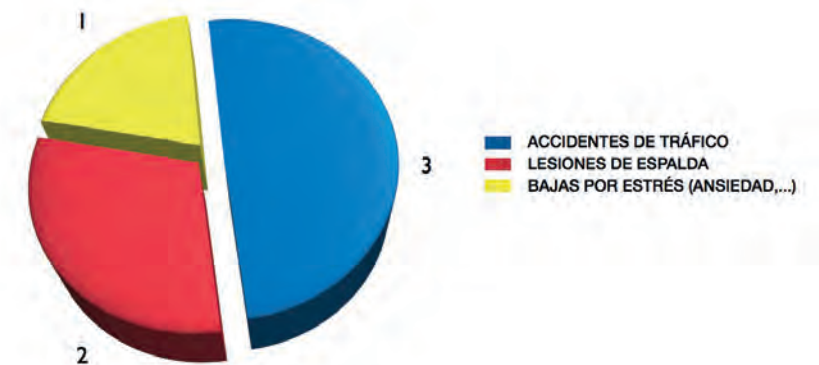
Como respuesta a esta pregunta, los trabajadores encuestados han contestado que cuando un trabajador está de baja, en un 31% de las empresas del sector cuando el accidente es grave y por tanto se considera una baja de larga duración, cubren ese puesto de trabajo mediante la contratación de nuevos trabajadores, sin embargo, en un 36% de las empresas, el trabajo es asumido por el resto de los compañeros y así evitan nuevas contrataciones.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

•Causas de los accidentes

Pregunta de la encuesta: A su entender, marque con una "x" la/s causas principales de las bajas que se producen en el sector.

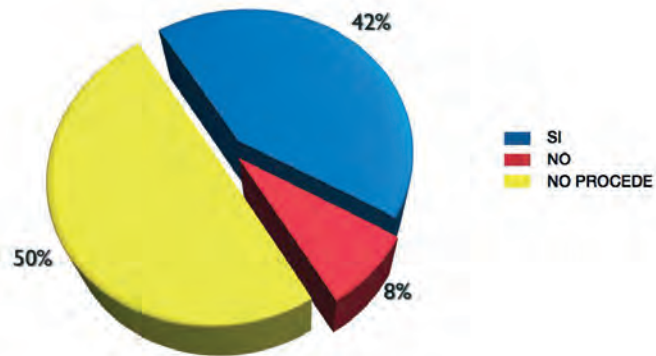


El grueso de los trabajadores encuestados destaca como principal causa de las bajas del sector, los accidentes de tráfico. En segundo lugar se señala las lesiones de espalda, probablemente debido a la manipulación del material que tienen en ocasiones que transportar. Y las posibles bajas del sector causados por el estrés lo posicionan en tercer lugar.

03. Análisis del sector

•Equipos de protección

Pregunta de la encuesta: ¿Pone la empresa a su disposición Equipos de Protección Individual?



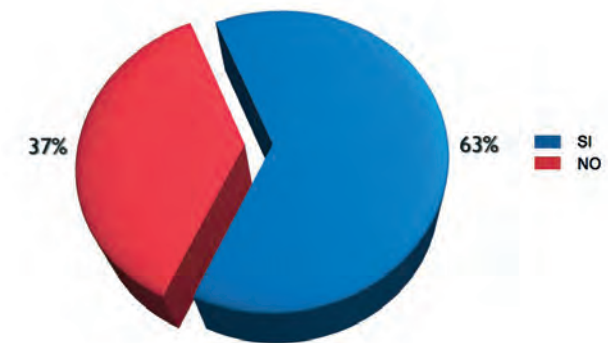
La mitad de los trabajadores consideran que no procede que la empresa les facilite equipos de protección individual. Por lo tanto, parece que no consideran equipo de protección los cascos que utilizan los motoristas. Un 42% de los encuestados opinan que si les facilita la empresa estos equipos y un 8% consideran que aunque los necesite no se los han facilitado.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

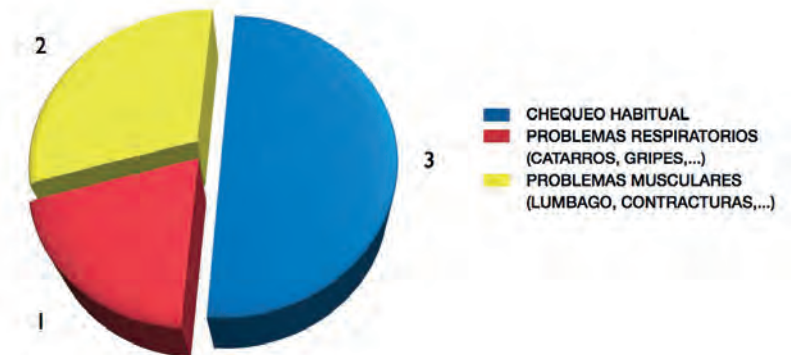
Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

•Salud de los trabajadores

Pregunta de la encuesta: ¿Ha acudido al médico en el último año?



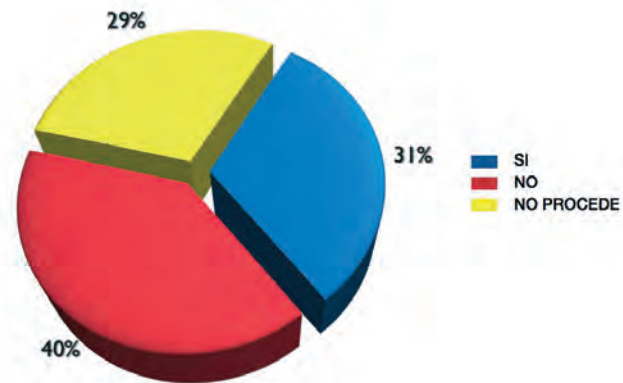
Pregunta de la encuesta: Motivo de la consulta:



En relación con la pregunta anterior, la mayoría de los encuestados que si han acudido al médico, ha sido con ocasión de hacerse un chequeo habitual, seguido en porcentaje por aquellos que lo han hecho por motivos musculares, y por problemas de tipo respiratorio.

03. Análisis del sector

Pregunta de la encuesta: ¿Considera que esta dolencia puede tener relación con el trabajo?

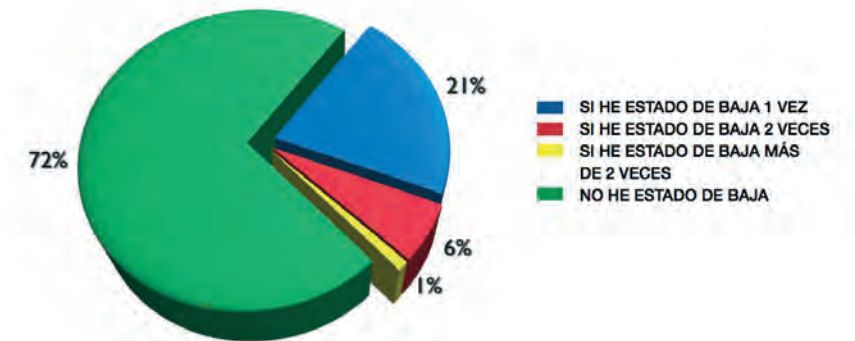


Sin embargo, aunque un 63% de los trabajadores encuestados hayan acudido en el último año al médico, un 40% considera que su visita no tenía relación directa con su trabajo, frente a un 31% que considera lo contrario. Es destacable el alto porcentaje que desconoce si su dolencia tiene o no relación con su trabajo.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Pregunta de la encuesta: ¿El problema anterior le ha causado baja?

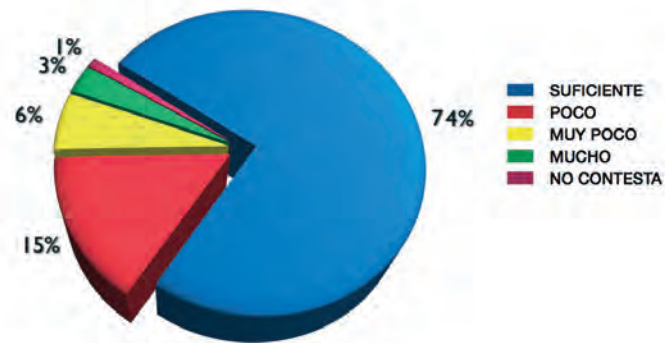


La visita médica que se han realizado la mayor parte de los trabajadores encuestados, no ha sido motivo de baja. De hecho el 72% de los encuestados afirman que no han estado de baja.

03. Análisis del sector

•Percepción del descanso

Pregunta de la encuesta: En general usted diría que duerme:

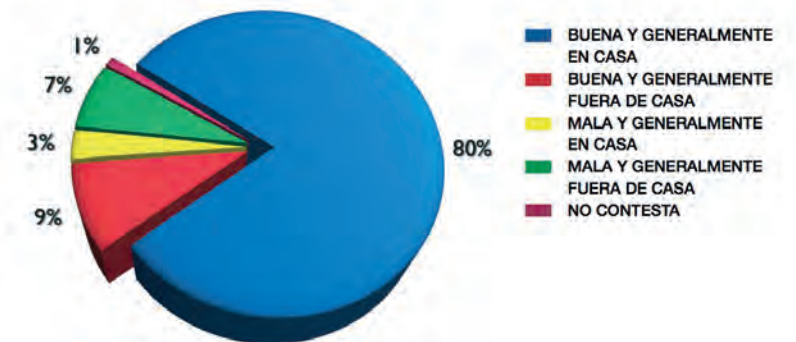


Es importante dormir lo suficiente y cuidarse uno mismo para no sentirse cansado durante el día de trabajo, lo que podría ser motivo de una fatiga crónica y por tanto ser el origen de una posible causa de accidente. A este respecto, un 74% del personal considera que duerme lo suficiente, o sea, que descansa, frente a un 15% que considera que duerme poco y un 6% muy poco.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Pregunta de la encuesta: ¿Cómo diría que es su alimentación y donde la hace habitualmente? Buena = Saludable (Fundamentalmente Frutas, verduras, pocas grasas)
Mala = Poco o nada saludable (Exceso de Fritos, Embutidos, grasas,..)

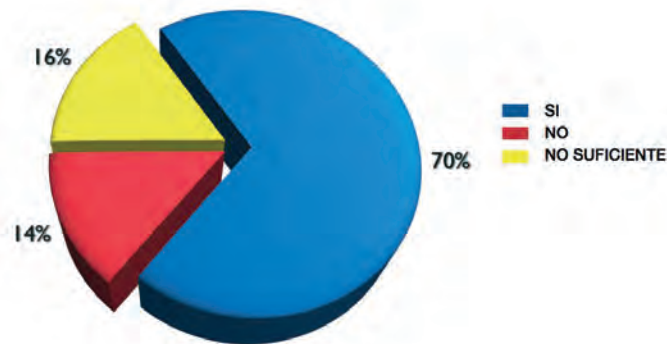


El 80% de los trabajadores encuestados opinan que su alimentación es buena y la realizan generalmente en su casa. La razón de esta pregunta es que una alimentación correcta afecta a todos los aspectos de nuestra vida, tanto a nivel social como laboral. La carencia de ciertas nutrientes o exceso de estos nos pueden llevar a estados anímicos de depresión, irritabilidad o ansiedad, igualmente que pueden conseguir que estemos mentalmente más despiertos, más activos y enérgicos en general.

03. Análisis del sector

•Información en materia de PRL

Pregunta de la encuesta: ¿Considera que está suficientemente informado de los riesgos y medidas preventivas de su puesto de trabajo?



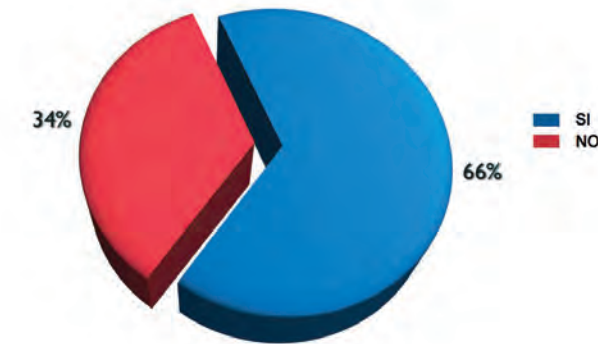
En cuanto a la percepción que tienen los trabajadores sobre la información que le facilita la empresa, un 70% consideran que están lo suficientemente informado de sus riesgos y medidas preventivas, frente a un 16% que opina que considera insuficiente esta información.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

•Formación en materia de PRL

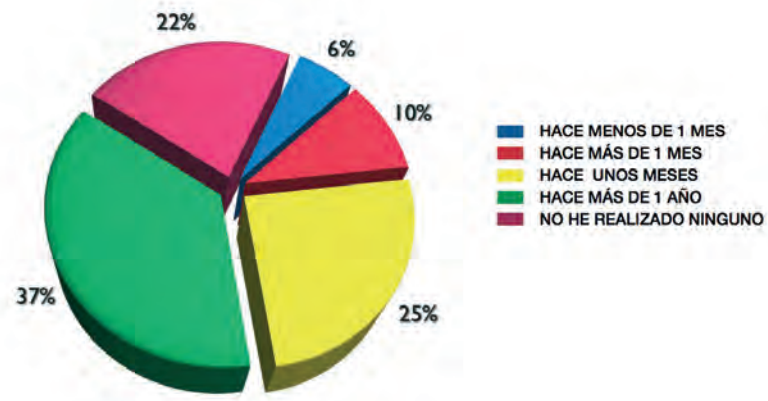
Pregunta de la encuesta: ¿Ha recibido algún curso de prevención específico de los riesgos en su puesto de trabajo?



Un 66% de los trabajadores que han cumplimentado la encuesta afirman que han recibido algún curso de prevención de riesgos laborales, a lo largo de su trayectoria profesional. Cabe destacar el alto porcentaje de trabajadores, un 34%, que a día de hoy no han recibido ningún cursillo en materia de prevención de riesgos laborales, teniendo en cuenta que es una obligación que se deriva de La ley de Prevención de Riesgos Laborales del año 1995, para garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo.

03. Análisis del sector

Pregunta de la encuesta: Si ha recibido cursos de prevención ¿Hace cuanto tiempo?

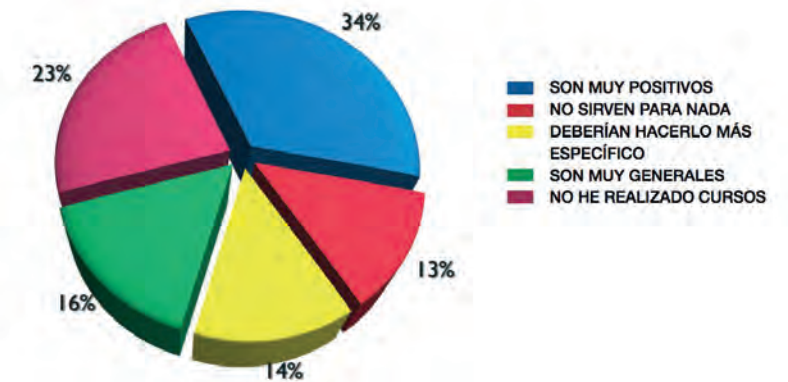


Los trabajadores que han recibido cursos de formación en materia de prevención de riesgos laborales, lo han recibido, tal y como apunta la gráfica hace más de un año en un porcentaje de un 37%, frente a un 25% lo ha recibido hace unos meses y un 10% hace más de un mes.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Pregunta de la encuesta: ¿Como valora la formación recibida?

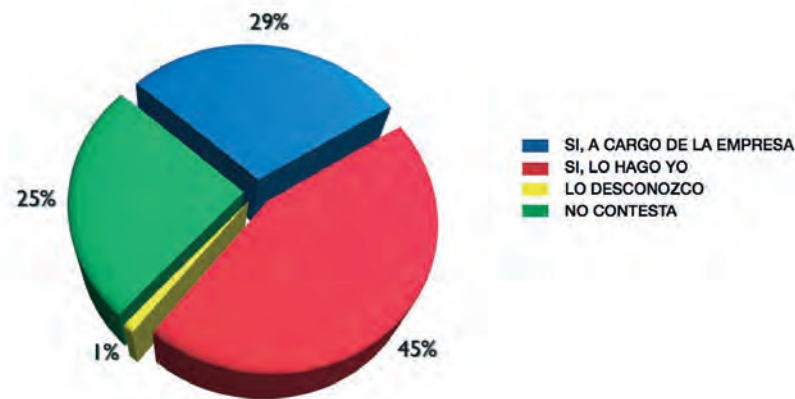


En cuanto al valor que le dan a esta formación, un 34% de los trabajadores consideran como positivo el curso o cursos que ha recibido en materia de prevención de riesgos laborales, frente a un 16% que opina que son muy generales y un 14% que los cursos deberían de hacerlos más específicos a su puesto de trabajo, y finalmente nos encontramos con un 13% que opina que no sirven de “nada” estos cursos.

03. Análisis del sector

•Mantenimiento de los vehículos

Pregunta de la encuesta: ¿Realizáis algún tipo de mantenimiento a los vehículos que utilizáis?



Los trabajadores que utilizan el vehículo para desarrollar su trabajo, son conscientes de la importancia que tiene el realizar periódicamente un buen mantenimiento a los mismos, no solo para alargar la vida de los mismos sino también y más importante, para tener una mayor seguridad y disfrutar de una conducción segura. Como se puede observar en la gráfica anterior, un 45% de los trabajadores encuestados contestan que el mantenimiento a sus vehículos lo realiza el propio trabajador, un 29% afirma que el mantenimiento corre a cargo de la empresa, y un 25% no sabe no contesta.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

3.4 Conclusiones generales estudios cualitativos vs cuantitativos

A continuación, se presentan las conclusiones más relevantes de los estudios que se han llevado a cabo, tanto del estudio cuantitativo como del cualitativo.

Tipo de Contrato

Cabe resaltar en este punto del manual la diferente modalidad de contratación que se destaca en cada uno de los estudios. Como se refleja a continuación, en el estudio cualitativo consideran que una parte importante de los trabajadores del sector son autónomos, sin embargo en el estudio cuantitativo un 77% del personal encuestado tienen un contrato fijo, únicamente el 1% de los trabajadores que han participado en el presente estudio es autónomo.

En cuanto a la modalidad de contratación de los trabajadores, el personal entrevistado destaca que por las particularidades propias de la actividad a la que se dedican, una gran parte de sus trabajadores son autónomos que se contratan para que las empresas puedan llevar a cabo todos los servicios acordados. Estudio Cualitativo

En cuanto al contrato laboral de los trabajadores del sector, un 77% de los encuestados tienen un contrato fijo (indefinido), frente a los contratos eventuales y por obra y servicio, que presentan un 15% y un 6% respectivamente. Hay que resaltar de este punto, que el 1% de los trabajadores que han cumplimentado el cuestionario ha señalado como autónomo su situación laboral. Estudio Cuantitativo

Se puede destacar que las realidades del estudio pueden responder a dos realidades diferentes en el sector: cuantitativo/indefinidos, frente a cualitativo/autónomos.

Causas de la accidentalidad

Tanto en los estudios cualitativos como en los cuantitativos se ha puesto de manifiesto el bajo porcentaje de accidentes laborales en este sector. Se coincide a la hora de destacar como primera causa de la accidentalidad del sector a la circulación diaria que realiza la mayor parte de los trabajadores de tráfico.

Sin embargo, como norma general podría reducirse más si cabe el porcentaje de los accidentes si se llevase a cabo acciones en la organización del trabajo: tiempos asignados a cada uno de los servicios, pausas, etc..

En cuanto a los accidentes del sector, se comenta que no son muchos los accidentes que sufren los trabajadores en este sector, que los más comunes se producen en el almacén por causas de golpes y/o cortes, o en las carreteras por caídas durante la circulación.

La principal causa de las bajas laborales se debe a los accidentes de tráfico que tienen los trabajadores. Estudio Cualitativo

La mayoría de los trabajadores encuestados, un 71%, han contestado que no ha sufrido ningún accidente en el último año relacionado con su trabajo.

El grueso de los trabajadores encuestados destaca como principal causa de las bajas del sector, los accidentes de tráfico. Estudio Cuantitativo

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Equipos de Protección

En cuanto a los equipos de protección individual, en el estudio cualitativo se ha reflejado que la empresa proporciona a los trabajadores los equipos necesarios teniendo en cuenta el trabajo que desarrolla cada uno de sus trabajadores, sin embargo en el estudio cuantitativo un 50% de los trabajadores consideran que no procede que la empresa les facilite equipos de protección, frente a un 42% que afirma que su empresa les proporciona la protección necesaria.

Cabe destacar el alto porcentaje que ha considerado como innecesario la recogida y uso de los equipos de protección adecuados.

Riesgos de los profesionales del sector

Otro aspecto que ha salido a relucir tanto en los estudios cualitativos como en los cuantitativos es la coincidencia en los diferentes estudios de los principales riesgos a los que están expuestos los profesionales del sector, en particular del personal de tráfico.

El principal riesgo se asocia a la actividad propia del trabajo que es la conducción como causa en la mayoría de los accidentes de tráfico del sector. Se destacan otros riesgos como el riesgo de atropellos, de robos, problemas lumbares y el de estrés, cuya principal causa es el ritmo del trabajo.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Formación en PRL

En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo.

Se ha puesto de manifiesto en los diferentes estudios el alto porcentaje de trabajadores del sector que han recibido formación en materia de PRL, asimismo también hay que destacar la valoración de los profesionales a dichos cursos, ya que la mayoría considera que no cumplen con sus expectativas, al considerarlos muy generales y poco adecuados al puesto de trabajo, por ejemplo sería conveniente un programa de formación que incluya cursos de seguridad vial ya que es uno de los principales problemas de la accidentalidad del sector y que se considere la seguridad vial como eje de los programas preventivos de la empresa.

Es conveniente que la formación que se imparta sea la adecuada y suficiente tal y como se refleja en el art. 19 de la LPRL (Ley de Prevención de Riesgos Laborales), y parece ser que no se cumplen totalmente dichas directrices.

Es relevante también la falta de una formación adecuada a los responsables de las empresas que se encargan en cierto modo de llevar a cabo la gestión de la prevención en la organización. Hay que tener en cuenta que la formación debe ser uno de los ejes que sustenta la cultura preventiva, es necesario conocer las directrices, derechos y obligaciones en materia de PRL. Sólo con personas cualificadas y motivadas, se puede lograr el nivel de innovación, creatividad y compromiso que las empresas necesitan.

03. Análisis del sector

Horario y jornada

En el estudio cualitativo se habla del trabajo por servicio realizado, siendo esta modalidad la que realizan la mayoría de los trabajadores autónomos, y que conlleva una serie de factores de riesgo asociados.

En el cuantitativo en cambio cuando se pregunta por este tema los trabajadores hablan de jornadas cerradas con lo que se entiende que los cuestionarios han sido cumplimentados por personal sujeto a convenio y no por autónomos.

04. Análisis de la Siniestralidad del Sector

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

En uno de los apartados del proyecto se planteaba la realización de un análisis de la siniestralidad específica de este sector, ya que de lo que se trataba era de realizar una investigación de las causas de la accidentalidad y su comparativa con otros sectores de actividad.

Los accidentes de circulación constituyen un problema de primera magnitud para nuestra sociedad, y más aún si tenemos en cuenta que España tiene el funesto privilegio de encontrarse en el grupo de cabeza, a nivel europeo, de estas siniestras estadísticas que alarmantemente siguen una línea ascendente en los últimos tiempos.

Lo más preocupante de esta situación es que el 33% de este tipo de accidentes está relacionado con el tráfico, tanto en el ámbito de la conducción como en el de la faceta de peatón.

Los números de los accidentes en misión, no contemplados en las estadísticas oficiales, sumados a los producidos in itinere provocan que uno de cada tres accidentes laborales donde hay víctimas mortales esté relacionado con el ámbito del tráfico.

04. Análisis de siniestralidad

Dentro de este colectivo, los mensajeros son algunas de las víctimas más frecuentes en este tipo de accidentes, sobre todo en los accidentes de tráfico urbano. La especial situación laboral en el sector de mensajería y sus condiciones de trabajo externas, son uno de los factores que más influye en su alto índice de siniestralidad.

La especial situación laboral en este sector es uno de los factores que más influye en este alto índice de siniestralidad, ya que gran parte de los sueldos dependen del número de viajes o repartos diarios que se realicen, pero existen otros factores que influyen en la accidentalidad como: la falta de mantenimiento de los vehículos, algunos de ellos no están preparados para trayectos urbanos habituales, incumplimiento de las normas de seguridad viaria, no por una imprudencia premeditada, sino porque el entorno laboral le exige un nivel de velocidad que le facilita cometer sanciones, falta de atención debido a las distracciones del conductor, excesos de velocidad en zonas donde está limitado la velocidad a la que se tiene que circular, escasa experiencia debido a la juventud de la mayoría de los trabajadores de este sector..... Este tipo de causas dan lugar a factores de riesgo tales como: caídas al mismo nivel, caídas a distinto nivel, atropellos, golpes contra objetos móviles, estrés....

Sin embargo, estadísticamente, no se pueden conocer los accidentes específicos del sector de mensajería ya que no está codificado como tal en los partes de accidentes de trabajo del Ministerio de Trabajo.

No existe un CNAE específico, ya que no se disgregan tanto los datos como para poder conocer el número exacto de accidentes en el sector, como cierta aproximación, únicamente se pueden barajar los accidentes de ciclomotores y furgonetas que se obtiene a través de la dirección General de Tráfico y que reflejan a grosso modo lo siguiente:

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- El aumento de accidentes totales entre el año 2004 y 2005, y el aumento de los accidentes graves del año 2005 en relación al 2004. En contra de lo esperado, la gravedad de los accidentes en vehículos ligeros de 4 ruedas ha aumentado en el año 2005.
- Al año mueren un número importante de trabajadores en las carreteras, un elemento importante que incrementa el aumento de los accidentes, ya que tienen una mayor probabilidad de sufrir un accidente de tráfico.

En el año 1997, el Centro Nacional de Condiciones de Trabajo, del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, realizó un estudio sobre la siniestralidad en empresas de mensajería cuyos datos sobre la gravedad y tipo de accidentes sufridos por conductores de motocicletas y ciclomotores, así como las partes del cuerpo lesionadas, pueden ser orientativos, pero nunca reales por la antigüedad de los mismos.

El estudio se realizó sobre un total de 116 accidentes ocurridos, los tipos más frecuentes de accidentes fueron: atropellos (47,4%), caídas al mismo nivel (10,3%), caídas a distinto nivel (10,3%) y choques contra objetos móviles (7,8%).

Las lesiones más frecuentes de este colectivo fueron: contusiones y aplastamientos (34,5%), torceduras (27,6%) y fracturas (12,9%); las partes del cuerpo lesionadas con más frecuencia fueron:

- las extremidades inferiores (34,5%), los pies (14,7%) y el tórax, la espalda y los costados (11,2%); los agentes materiales más frecuentes que causaron la lesión fueron: las motocicletas y bicicletas (42,4%), los automóviles (25%) y los productos empaquetados (3,4%).

En general, destacaban que el factor humano es la principal causa de siniestralidad del sector, por el incumplimiento de las normas de circulación, exceso de velocidad debido en ocasiones a la falta de una buena organización del trabajo por parte de las empresas del sector, distracciones del conductor, malos hábitos de vida, etc....

04. Análisis de siniestralidad

Recomendaciones al punto de la siniestralidad

Una de las premisas que se deberían alcanzar para conocer la magnitud del problema que estamos tratando, consistiría en obtener unos datos fiables e históricos de los accidentes que se producen anualmente por sectores, en particular del sector de la Mensajería.

Consideramos que no se pueden aceptar los datos proporcionados por las estadísticas del Ministerio de Trabajo para hablar de la siniestralidad en el sector de la mensajería, solo como cierta aproximación, pero en tendencia, se puede barajar los accidentes de ciclomotores y furgonetas, y obtener estos datos a través de la Dirección General de Tráfico.

Es fundamental, que se baraje la posibilidad de que la administración ofrezca datos específicos de sectores y actividades que en la actualidad no proporciona, ya que para realizar esta y otras laborales directamente relacionadas con la prevención de riesgos laborales, es fundamental que cada uno sepa donde esta, que problemas tiene y por donde se ha de comenzar a planificar la prevención, por lo tanto es necesario conocer la siniestralidad que tiene el sector (datos reales sobre el tipo de accidentes mas comunes, su valoración ,así como las causas de los mismos y de las enfermedades profesionales).

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

05. Propuestas de Mejora

El objetivo de este punto es elaborar propuestas para la mejora del sistema preventivo en el sector de la mensajería en general, con la pretensión de realizar una aportación a su sistema actual.

Estas propuestas surgen tanto del resultado de los estudios realizados en el presente proyecto, como de la reflexión del equipo técnico, y tal y como semánticamente dice, son “propuestas” y en ningún caso pretendemos que sean consideradas de obligado cumplimiento.

- Conseguir **datos fiables sobre la siniestralidad** del sector de la mensajería.

Es importante conocer las cifras de siniestralidad del sector, para poder diseñar políticas preventivas eficaces y reducir en la medida de lo posible los accidentes de trabajo.

05. Propuestas de mejora

Del conocimiento de la siniestralidad que hay en un sector, entendiéndola ésta como la frecuencia o índice de siniestros que se producen en un sector y de cómo se comporta la misma, depende en gran parte conseguir con éxito la difusión y fomento de una cultura preventiva en todos los ámbitos sociales y educativos y por supuesto, en todos los sectores productivos.

- **Fomentar el asociacionismo y cooperación de las empresas** que facilite la implantación de medidas y acciones de PRL y el cumplimiento de la normativa.

Se debe fomentar el asociacionismo y cooperación de las empresas del sector en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, que se concretará en el establecimiento de los planes de prevención en el que se incluya los procedimientos para la coordinación en materia de prevención de riesgos laborales que sean necesarios, y en la información a los trabajadores sobre los riesgos y las medidas de protección y prevención.

- Mejoras en la **gestión de la organización del trabajo**, para incrementar la seguridad durante la realización de los servicios realizados por los profesionales del sector.

El tiempo de trabajo es uno de los factores que más inciden en nuestra vida cotidiana. Las horas trabajadas y el turno en que se desarrollen tienen incidencia en nuestra vida personal (tiempo libre, vida familiar, horas de descanso y ocio, etc).

Las mejoras que se produzcan en la organización del trabajo en las empresas del sector repercutirán directamente en los progresos del sector y en la reducción de las bajas laborales.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

- Compromiso de las administraciones públicas mediante **ayudas y mejoras** reduciendo así los riesgos propios del entorno.

Es fundamental que los ayuntamientos ofrezcan mejoras y/o alternativas al estacionamiento de aquellos vehículos que se dedican como principal actividad a la recogida, transporte y entrega urgente de paquetería y mensajería, a la carga y descarga de material, etc...

Hoy en día, las zonas de carga y descarga son pequeñas e insuficientes en muchas de nuestras principales ciudades. La presión y estrés que conlleva esta situación debería mejorarse mediante un compromiso firme de las administraciones públicas y ayuntamientos a solucionar este problema.

- Fomento de **la formación de los responsables de prevención**, delegados y equipos técnicos, como medida efectiva a medio plazo.

Es necesario fomentar la formación de los responsables de la prevención en las empresas del sector con el fin de que puedan transmitir y concienciar a los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales.

- Facilitar el acceso a **información sobre las obligaciones reglamentadas por la LPRL y el RSP** a las empresas pymes.

La información tiene como finalidad dar a conocer a los trabajadores su medio de trabajo y todas las circunstancias que rodean este medio, concretándolas en los posibles riesgos, su gravedad y las medidas de protección y prevención. La información debe de ser suficiente y adecuada, se debe proporcionar antes del inicio de las actividades y cuando se produzca un cambio en los riesgos propios de centro de trabajo que sea relevante a efectos preventivos.

05. Propuestas de mejora

- **Formación en seguridad vial específica para el sector.** Promover programas específicos para trabajadores que realizan su trabajo conduciendo en ciudad y carretera.

En conjunto, el 50 % de los muertos en accidente de trabajo son por accidentes de tráfico, y lo más alarmante es que estas cifras han ido en aumento.

Tenemos una asignatura pendiente con el tema de las infraestructuras y de la señalización, y eso influye en el accidente laboral de tráfico. Y tenemos una normativa que habría que hacer evolucionar. Pero sobre todo, tenemos un reto en la formación, porque todos los estudios que se han hecho demuestran que del 70% al 90 % de esos accidentes están causados por un fallo humano. Y cuando hablamos de fallo humano, no debemos confundir la causalidad con la culpabilidad, como se hace a veces. Estamos hablando de que la causa es un fallo humano, pero la culpa la podemos tener todos, la empresa, la administración o el propio sujeto.

Un buen plan preventivo, con actuaciones directas en formación, en información y en campaña, perfectamente podría reducir a la mitad esa cifra de siniestralidad.

Desde nuestra experiencia, podemos decir que la capacidad de modificar la accidentalidad y los comportamientos es altísima. Los trabajadores son muy receptivos cuando se les dan razones argumentadas de por qué hay que actuar de una manera determinada en los vehículos y de por qué hay que adoptar determinadas medidas. Lo que pasa es que las desconocen.

No es lógico que determinados riesgos laborales que dan lugar a un 2, un 3, o un 4 % de las muertes, tengan programas específicos, mientras que el tráfico, que provoca el 50 % de las muertes, no lo tenga. No es coherente ni justo, porque de haber actuado muchos de los que murieron en accidente de tráfico no hubieran muerto.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

06. Bibliografía

Normativa nacional en materia preventiva

LEY 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. (LPRL)

Real Decreto 39/1997 por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de prevención. (RSP)

LEY 54/2003 de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales.

Real Decreto 171/2004 por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales sobre coordinación de actividades empresariales.

Real Decreto 485/1997 sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.

06. Bibliografía

Real Decreto 486/1997 por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.

Real Decreto 487/1997 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores.

Real Decreto 488/1997 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al trabajo con equipos que incluye pantallas de visualización.

Real Decreto 773/1997 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual.

Acuerdos sobre Salud Laboral de la Mesa de diálogo social sobre Prevención de Riesgos Laborales. Madrid. 28 de septiembre de 2001. Ministerio de Sanidad y consumo

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Libros, guías y artículos técnicos

INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO (1999). Guía Técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los Lugares de Trabajo.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo (2001). MTAS

MANUAL DE CONDUCCION EFICIENTE PARA CONDUCTORES DE PARQUE MÓVIL DEL ESTADO (2002)

MANUAL DE SEGURIDAD VIAL PARA ENTORNOS URBANOS (2003-04)

PLANES DE EVALUACIÓN DE LABORALES VIALES.- Por José Luis Pedragosa Raduá, Ingeniero Industrial, Inspector de Trabajo de la Dirección General de Tráfico.-

SINIESTRALIDAD EN LAS EMPRESAS DE MENSAJERÍA: ERGA NOTICIAS (2002)

TRABAJADORES DE REPARTO EN MADRID (2005)

ENTREVISTAS CON LUIS MONTORO, DIRECTOR DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (INTRAS). Accidentes de Tráfico de origen laboral.

REVISTA DGT. Accidentes laborales de Tráfico. El camino de la Prevención N°184-2007

07. Anexos

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Anexo I. Reglas fundamentales de circulación.

- Reglas de Seguridad

Desde la maniobra más sencilla hasta la que entraña más riesgo, es preciso seguir unas reglas básicas para garantizar una circulación más segura:

Observar nuestro entorno: nuestro vehículo está equipado de una serie de elementos que nos permiten observar la situación antes de realizar cualquier maniobra y que tenemos que utilizar. Estos elementos son los espejos retrovisores, los laterales y el interior, por lo que antes de realizar cualquier maniobra debemos observar a través de los mismos la situación de la circulación, con el objeto de proceder a realizar la maniobra con total seguridad y sin obstaculizar al resto de los usuarios de la vía.

Advertir la maniobra. La maniobra que pretendemos realizar debemos de indicarla con suficiente antelación y utilizando los indicadores de dirección, si vamos a proceder a efectuar un cambio de dirección, un aparcamiento, o en su caso señalizándolo con el brazo.

Ejecutar la maniobra. La maniobra debe de ser precisa, sin vacilaciones y siempre sin obstaculizar, ni poner en peligro al resto de los usuarios, obligándoles a cambios de dirección o frenazos bruscos.

• Adelantamientos

La maniobra de adelantamiento es una de las más peligrosas por lo que debe extremar las medidas de seguridad antes de realizar las mismas. Aunque cada vez son más las vías con varios carriles de circulación en un mismo sentido, se tienen que mantener las mismas precauciones. La maniobra en sí habrá de realizarse con rapidez, pero sin brusquedad, y con suficiente reserva de aceleración, adaptando el régimen de marchas a la misma. Siempre habrá de efectuarse en los tramos permitidos y con visibilidad suficiente.

Distancias. Mantenga siempre una distancia adecuada respecto del vehículo que se pretende adelantar, ni muy cerca ya que un frenazo brusco podría originar un alcance trasero, ni muy lejos ya que la maniobra requeriría más tiempo del necesario.

Velocidad. Antes que nada debemos observar los límites genéricos de la vía por la que circulamos, de forma que incurramos en una infracción por sobrepasar los mismos. En este apartado es necesario tener en cuenta no sólo la propia velocidad, pero sobre todo la velocidad del vehículo que se pretende adelantar. Si restamos ambas velocidades, obtendremos la velocidad real. Tratándose de vías de doble circulación observaremos si existe algún vehículo de frente en cuyo caso la distancia que separa a éste y al que adelanta disminuye a una velocidad que es la suma de la de ambos.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Observar previamente. Cuando hemos decidido realizar la maniobra debemos observar nuestro entorno, con la ayuda de los espejos retrovisores, de forma que podamos realizarla sin peligro alguno, ya que pueden circular vehículos detrás nuestro que hayan decidido hacerlo con anterioridad y se encuentren realizando ya la maniobra, o circulen vehículos en sentido contrario que no permitan realizar la misma.

Señalizar. Es necesario informar al resto de los conductores de nuestra intención de maniobra, por lo que utilizaremos los indicadores de dirección, y en algunas ocasiones podremos realizar ráfagas cortas. Debemos fijarnos bien de que el vehículo que nos precede no tiene intención alguna de realizar algún desplazamiento lateral a su vez o realizar un cambio de dirección, ya que podríamos incurrir en un accidente.

Regresar a la posición en la vía. Una vez hemos rebasado el vehículo debemos regresar a nuestra posición inicial, pero antes habrá que comprobar que se puede hacer con seguridad, utilizando para ello el espejo retrovisor y haciéndolo gradualmente, comprobando que existe espacio suficiente respecto del vehículo adelantado.

Los demás vehículos deberán facilitar la maniobra, no aumentando la maniobra o incluso disminuyéndola si la situación presenta algún riesgo de colisión, o realizando un desplazamiento lateral ocupando para ello si fuera necesario el arcén.

Anexo II. Cómo comportarse ante un accidente de tráfico

Si conduciendo su vehículo, presencia un accidente de tráfico: no pierda de vista la carretera, conduzca con precaución, otros conductores pueden distraerse y provocar situaciones de riesgo. Si ya hay otros vehículos detenidos ayudando, y usted no es un sanitario o no tiene conocimientos de primeros auxilios, continúe su camino.

Si usted es el único que se encuentra presenciando el accidente recuerde que tiene la obligación de actuar en la medida de sus posibilidades para ayudar a las personas accidentadas. Recuerde que la omisión de socorro en caso de accidente es un delito.

Proteger

1. Evalúe la escena del accidente, detecte los riesgos existentes o intente controlarlos o disminuirlos.
2. Si tiene que detenerse, estacione fuera de la calzada o en el arcén y conecte las luces de emergencia o avería del mismo.
3. Póngase un chaleco reflectante antes de bajar del vehículo, y coloque los triángulos reflectantes a 50 m. Hay que proteger el lugar del siniestro y señalizarlo, por lo tanto los demás conductores tienen que ver la señalización utilizada.
4. Aproxímese al vehículo accidentado, jamás cruce la mediana si se trata de una autopista o autovía, y con mucha precaución si se trata de una carretera nacional.
5. Quite el vehículo accidentado y ponga el freno de mano e inmovilice el vehículo con otras técnicas si es necesario.
6. No entre si el vehículo está inestable o puede caer.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Alertar

1. Primero averigüe el lugar donde se encuentra el siniestro y que es lo que ocurre, nº de heridos y estado en que se encuentran. Llame el 112.
2. Indique donde necesita la ayuda y la dirección completa. No olvide identificarse y no cuelgue hasta que se lo indiquen.

Socorrer

1. Asistir a los víctimas si tiene conocimientos de cómo realizarlo.
2. No quite el casco a los motoristas accidentados.
3. No mueva a las víctimas.
4. Comprima las heridas sangrantes con una prenda limpia.
5. Abrigue al herido si está inconsciente o tiene frío.

Anexo III. Cómo manipular correctamente una carga

- 1.Examine la carga y revise las condiciones de conjunto. Si la carga parece ser demasiado pesada o complicada, no trate de levantarla solo. Compruebe que haya suficiente espacio y que dispone de una buena sustentación. Mantener el lugar "debidamente ordenado" le evitará tropezarse con un objeto o dar un paso en falso.
- 2.Asegúrese de tener un buen equilibrio. Coloque un pie al lado y el otro detrás del objeto que desea levantar; debe haber entre sus pies la misma distancia que hay entre sus hombros.
- 3.Doble las rodillas, no se encorve. Mantenga recta la espalda, pero no en posición vertical. (Existe una diferencia; la espalda se endereza al meter el mentón).
- 4.Sujete la carga con la palma de la mano y con los dedos. Es mucho más seguro sujetar las cosas con la palma. Antes de iniciar el levantamiento, meta nuevamente el mentón para estar seguro de que su espalda está recta.
- 5.Para empezar a mover la carga, utilice el peso de su cuerpo; luego, levántela con la fuerza de sus piernas. Así hará pleno uso del grupo más potente de sus músculos.
- 6.Mientras levanta la carga, mantenga los brazos y codos cerca del cuerpo.
- 7.Al llevar la carga, manténgala cerca de su cuerpo. No gire el cuerpo mientras esté llevándola. Para cambiar la dirección, cambie la dirección del pie y gire todo el cuerpo.
- 8.Para bajar el objeto, doble las rodillas. No se encorve. Para depositar la carga sobre un banco o un anaquel, colóquela sobre el borde y empújela hasta dejarla en la posición adecuada. Al colocarla, tenga cuidado de que sus pies y manos no estén en el medio.

Primer mensaje, tu seguridad ante todo

Andando, en bici, en moto, en coche,...máxima precaución.

Anexo IV. Hábitos para llevar una vida saludable

- Realice ejercicios de manera habitual.
- Realice técnicas para el auto-control y la relajación.
- Evite tomar productos excitantes como café o refrescos que contengan cafeína y otros....
- Mantenga un horario de trabajo que le permita llevar una vida familiar y social adecuada.
- Debe de llevar unos buenos hábitos alimentarios: la comida debe ser variada y contener la cantidad suficiente de frutas y verduras.
- Prohibido ingerir alcohol en horario laboral y sobretodo está prohibido el consumo de sustancias estupefacientes.

Anexo V. Recomendaciones para evitar distracciones

- Esta prohibido usar el teléfono móvil durante el trayecto, a no ser que el vehículo disponga un dispositivo de manos libres.
- Respete los límites de velocidad establecidos.
- Regule, antes de comenzar la jornada, todos los controles del vehículo, para evitar hacerlo durante la marcha.
- Evite comer o beber mientras conduzca.
- Evite fumar en el vehículo, ya que le puede distraer de la conducción.
- Evite anotar o mirar cualquier tipo de documentación durante la marcha.