



Código de buenas prácticas para la gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

© Asepeyo. Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 151

2ª Edición octubre 2022

Autores: Grupo de trabajo de consultores de prevención de Asepeyo Catalunya: Fernando Conesa Troncho, Gregorio Nicolau Giménez, Juan Arroyo Patino, Miguel A. de Dios Tortajada, Francesc Chavero Barbecho y Eva Cisneros Zabala.

Revisión y coordinación: Josep Iglesias Traserra, Coordinador Territorial de Prevención en Catalunya

Dirección de Prevención

Referencia: G1E22321

© Reservados todos los derechos en todas las lenguas y países

ÍNDICE

Presentación	4
Introducción	5
Aspectos y conceptos relevantes	7
Los datos	9
Factores, riesgos laborales y medidas preventivas	12
- Factores humanos	13
- Factores ambientales	17
- Factores técnicos.....	21
- Factores organizativos.....	24
Conclusiones y recomendaciones finales	27
Bibliografía	28
Legislación	29

Presentación

La actividad de reparto de pequeña paquetería hace tiempo que existe. En un inicio estaba centrada en conductores profesionales con el reparto con pequeños camiones y furgonetas, pero con la mejora de las tecnologías de la información y las comunicaciones, se ha producido un cambio de hábitos de consumo hacia la compra sin desplazamiento. Primero fue la venta de productos o servicios y en estos últimos años, con la crisis de la Covid-19 afectando a los establecimientos de restauración y el impulso del teletrabajo, el reparto de comida a domicilio ha tenido un aumento exponencial.

La distribución de productos y servicios no ha hecho más que empezar y, sobre todo, en las grandes ciudades donde va aumentando el número de comercios que amplían la venta tradicional con la modalidad en línea. Este hecho ha derivado en el consecuente aumento del número de desplazamientos en las vías urbanas, muchos de ellos en franjas horarias concretas, con la presencia de nuevos vehículos de transporte, como son las motocicletas, bicicletas y patinetes que, de no adoptar las medidas de prevención adecuadas, pueden comportar un aumento del riesgo de sufrir un accidente laboral.

Por otro lado, las tecnologías de la información y la comunicación han tenido la virtualidad de transformar las relaciones sociales y, con ello, han generado oportunidades de nuevas formas de negocio que giran, entre otros factores, alrededor de la obtención y la gestión de datos y de la oferta de servicios adaptados a esta nueva etapa. De la misma manera, los métodos de cálculo matemáticos o algoritmos se han aplicado a las relaciones de trabajo y han revolucionado la manera en cómo se prestan los servicios, optimizando recursos y resultados.

Para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales, el 12 de agosto de 2021 entró en vigor el Real Decreto ley 9/2021, de 11 de mayo, conocido popularmente como la “Ley Rider”, por la cual se establece la presunción de laboralidad de las actividades de reparto o distribución, de cualquier clase de producto o mercadería, cuando la empresa ejerce sus facultades de organización, dirección y control, mediante la gestión algorítmica del servicio o de las condiciones de trabajo, a través de una plataforma digital.

La mutua Asepeyo, con su constante interés para fomentar la prevención de riesgos laborales entre las empresas y sus trabajadores, ha recogido, en este documento, aquellos aspectos que han de tenerse en cuenta en las actividades de distribución y reparto a domicilio para garantizar la seguridad, salud y bienestar de las personas, con el objetivo común de reducir la siniestralidad laboral vial, y tener una ocupación de calidad que garantice un trabajo digno y haga a las empresas más competitivas, saludables y sostenibles.

Evarist Llenas Torrent
Director de Prevención

Introducción

El e-comercio o comercio electrónico está en constante crecimiento, y cada vez son más los usuarios de esta modalidad de compra, que adquieren los productos o servicios sin necesidad de desplazarse. Esto ha derivado en una oportunidad de negocio para muchas empresas que, independientemente del sector, producto o servicio, han creado nuevos puestos de trabajo, como son los repartidores a domicilio o “riders”.

Primero fueron los repartidores de mensajería, que mayoritariamente centraban su actividad en el reparto profesional entre empresas con camiones o furgonetas, pero ahora, y gracias a la mejora de las tecnologías de la información y comunicación (TIC), la venta en línea se ha disparado exponencialmente en cuanto a usuarios particulares, sobre todo en las grandes ciudades, con el consecuente aumento del número de desplazamientos en las vías urbanas y con la presencia de nuevos vehículos, más ligeros y menos contaminantes para realizar el transporte (motocicletas, bicicletas, patinetes, etc.).

La distribución urbana de mercancías (DUM) está en constante evolución. La situación provocada por la pandemia de la Covid-19 ha hecho acelerar unos cambios que ya hace tiempo que se habían iniciado, como la ampliación de este servicio hacia nuevos sectores, como el de la alimentación (tienda física) y el de la restauración, como la entrega de comida caliente a domicilio. En este último caso, generalmente, los clientes solicitan el encargo a través de aplicaciones móviles (app) y el repartidor recoge el producto en el comercio que se le indica para llevarlo al domicilio del consumidor en un tiempo establecido.

Por otro lado, la economía colaborativa ha propiciado que trabajadores autónomos ofrezcan los servicios de reparto dentro del marco de una empresa global (plataforma digital) con su vehículo, sin horarios fijos y en condiciones de subcontratación que, de no considerarse el control adecuado de los factores de riesgo presentes, puede comportar un aumento significativo del riesgo de sufrir accidentes laborales viales.

Los factores de riesgo que pueden afectar, de forma relevante, a los repartidores y mensajeros que se desplazan con motocicletas, bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP), los podemos agrupar en diferentes grupos:

- Factor HUMANO: depende de las actitudes y aptitudes del conductor
- Factor TÉCNICO: depende del buen estado de todos los elementos del vehículo y carga transportada



Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

- Factor AMBIENTAL: depende de la vía y de las condiciones meteorológicas
- Factor ORGANIZATIVO: relacionados con la organización de la actividad desarrollada y que pueden afectar o derivar en factores psicosociales a las personas que realizan el transporte.

Este documento pretende ser una guía de buenas prácticas para que las empresas y trabajadores de la actividad de transporte y reparto a domicilio conozcan los diferentes factores de riesgo y las medidas preventivas para controlarlos y, en la medida que sea posible, eliminarlos.

La Guía ha sido elaborada en el marco del Plan general de actividades preventivas y la Resolución TSF/3037/2020, de 20 de noviembre, por la que se determinan las actividades preventivas que deben desarrollar las mutuas colaboradoras con la Seguridad Social en Catalunya durante el año 2021.



Aspectos y conceptos relevantes

La actividad profesional de reparto se puede realizar de diversas formas, utilizando diferentes vehículos o medios de transporte, cosa que hace necesario establecer aquellos aspectos y conceptos que consideramos relevantes para concretar y definir este documento como un Código de Buenas Prácticas.

Para el desarrollo de la guía nos basaremos en las siguientes tipologías de reparto:

- Reparto de mensajería (recogida y entrega)
- Reparto de comida y bebida (delivery)

En cualquier caso, el transporte y/o reparto a empresas o domicilios particulares es aquel servicio que se ofrece para la entrega a domicilio de productos que los clientes compran vía on line (web o plataformas digitales) o por medios telefónicos.

La distribución urbana de mercancías forma parte de las operaciones logísticas en las ciudades y tiene que ver con las actividades de entrega y recogida de mercancías en los centros y zonas urbanas. A estas actividades también se las conoce como de última milla o distribución capilar y consiste en una gestión de transporte de paquetería centrada en el último trayecto que se tiene que hacer en la entrega final. Se agrupan una serie de paquetes, que corresponden a un mismo trayecto, para posteriormente distribuirlo por la ciudad en diferentes zonas o ramificaciones.

Más allá de la utilización habitual para el reparto de motocicletas, un aspecto relevante que merece una mención especial es la incorporación de los **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)**. Los VMP son aquellos vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos (distintivo ambiental de cero emisiones) que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Estos VMP estarán equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto equilibrado, la función del cual es mantener el equilibrio de un vehículo o estructura.

Se distinguen los siguientes tipos de VMP:

- VMP para transporte personal
- VMP para transporte de mercancías u otros servicios



El repartidor/a de mensajería es la persona que realiza la recogida de los documentos o paquetes en una empresa o establecimiento de almacenamiento, para ser entregados a una empresa o al domicilio particular de la persona destinataria.

Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

Estos profesionales de mensajería habitualmente se desplazan para el reparto con furgonetas, o con vehículos ligeros con o sin motor y VMP, según el objeto a entregar (documentos o paquetes).

El repartidor/a de comida y bebida es la persona que distribuye estos productos en condiciones óptimas y en tiempo aceptable, desde los establecimientos de preparación, elaboración o venta hasta el domicilio del cliente/a, ya sea por cuenta del establecimiento principal de distribución o por encargo de cualquier otra empresa, incluidas las plataformas digitales o a través de estas.

Estos profesionales de reparto de comida y bebida se desplazan a pie o con vehículos ligeros, generalmente bicicletas, con o sin motor y VMP.

A veces a estos trabajadores de reparto se los denomina con el anglicismo de rider (jinete), vinculándolos con el hecho de que realizan los repartos con sus bicicletas, motocicletas y, más recientemente, con VMP.

En el desarrollo normal de la actividad laboral y profesional, estos trabajadores pueden sufrir accidentes de trabajo o enfermedades profesionales. La legislación establece que un accidente de trabajo es toda lesión corporal que el trabajador sufra en ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena (art.156 RDL Ley General de la Seguridad Social - LGSS).



Como estos trabajadores requieren de la utilización de vehículos o medios de transporte para llevar a cabo sus tareas, es frecuente que se produzcan accidentes laborales de tráfico. Se considera que un accidente laboral de tráfico es aquel que sufre un trabajador por cuenta ajena durante su jornada de trabajo o en la incorporación o vuelta al centro de trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación.

De esta manera, estos accidentes pueden ser de dos tipos:

- in itinere: son accidentes de tráfico que se producen en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el puesto de trabajo y viceversa.
- en desplazamiento en jornada laboral: es el accidente de tráfico que sufre un trabajador en el trayecto que ha de realizar para el cumplimiento de la misión que tiene encomendada, dentro de la jornada laboral.

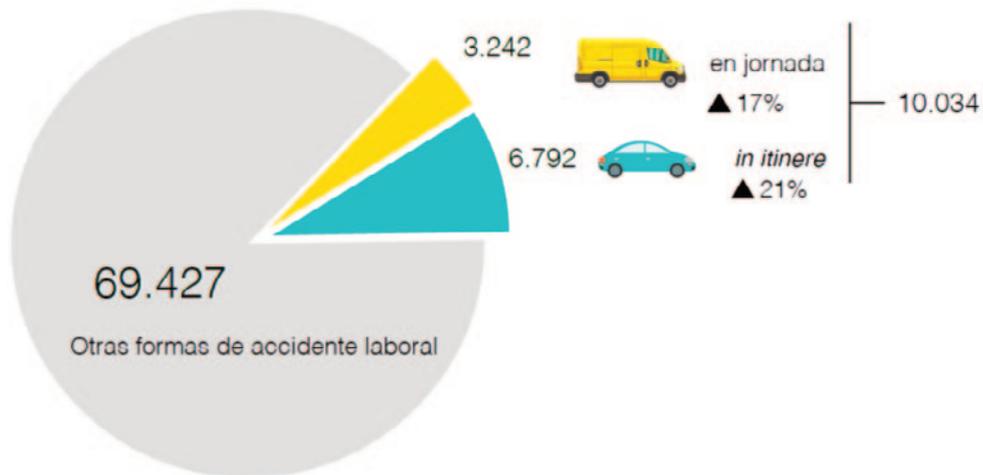
Asimismo, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), art. 4 punto 3.º, dice que se considerarán como “daños derivados del trabajo” las enfermedades, patologías o lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo.

En cuanto a la enfermedad profesional, el art. 157 del RDL-LGSS establece que es *la contraída a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena en las actividades que se especifican en el cuadro que se apruebe por las disposiciones de aplicación y desarrollo de esta ley, y que sea provocada por la acción de los elementos o sustancias que se indiquen en este cuadro para cada enfermedad profesional.*

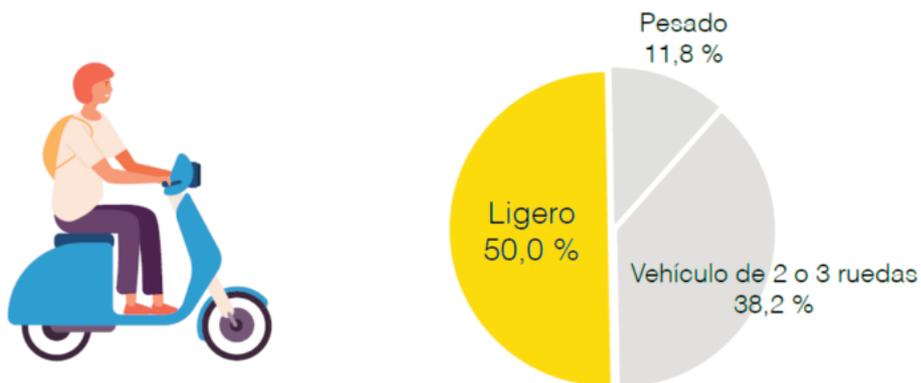
Los datos

Según el Observatorio de la siniestralidad vial laboral del 2021 presentado por Asepeyo y la Fundación CNAE, este año los **accidentes de tráfico han representado un 13 % del total de accidentes laborales** y han aumentado un 18 % respecto al 2020.

De estos accidentes de tráfico, un 17 % fueron en jornada, un 21 % in itinere y 92 de los casos resultaron mortales.



Los datos del estudio también reflejan que del total de los accidentes viales laborales, un **38,2 % se produjeron con bicicletas, motocicletas y patinetes durante la jornada laboral**.

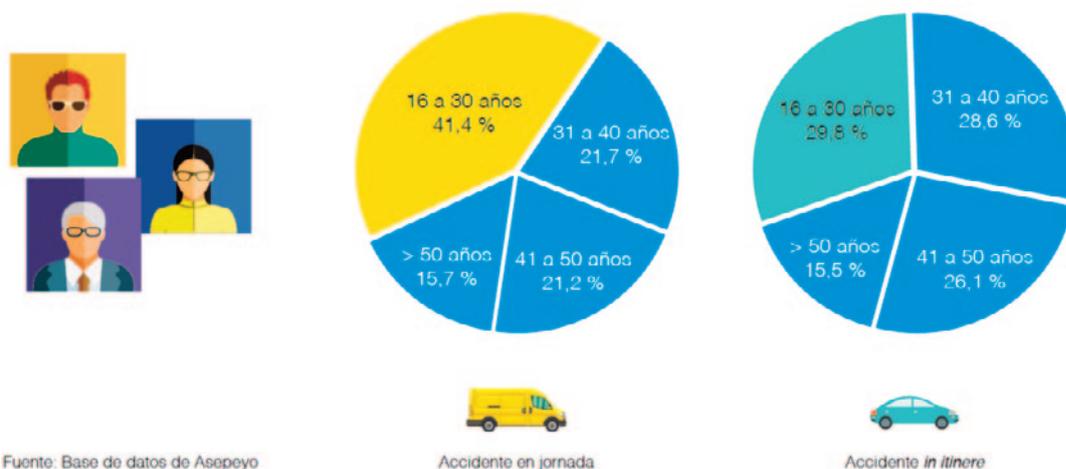


Fuente: Base de datos de Asepeyo

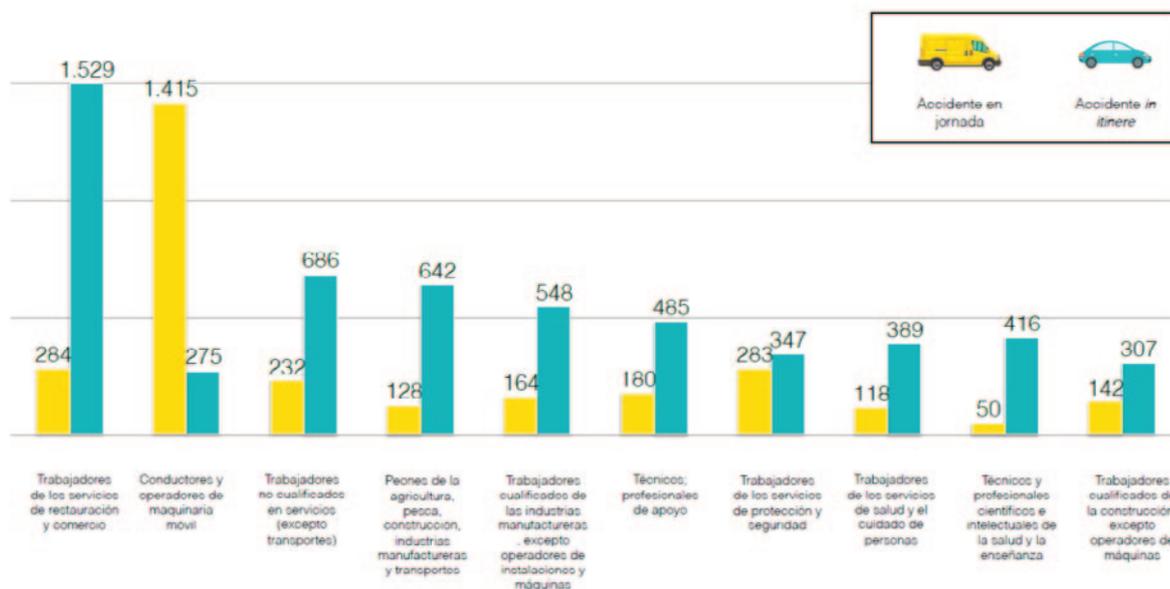
Accidente en jornada

Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

Los hombres tuvieron más siniestros que las mujeres y, por lo que se refiere a la edad, el mayor índice de incidencia se sitúa en el tramo de 16 a 30 años, tanto en accidentes en jornada, como in itinere.

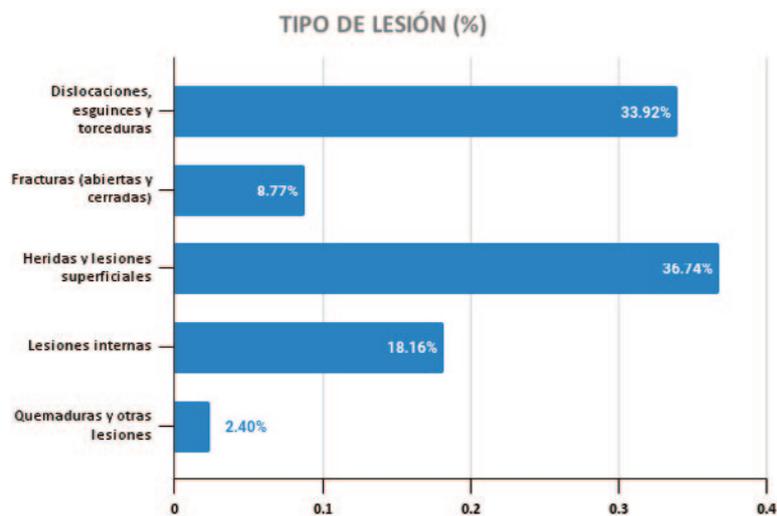
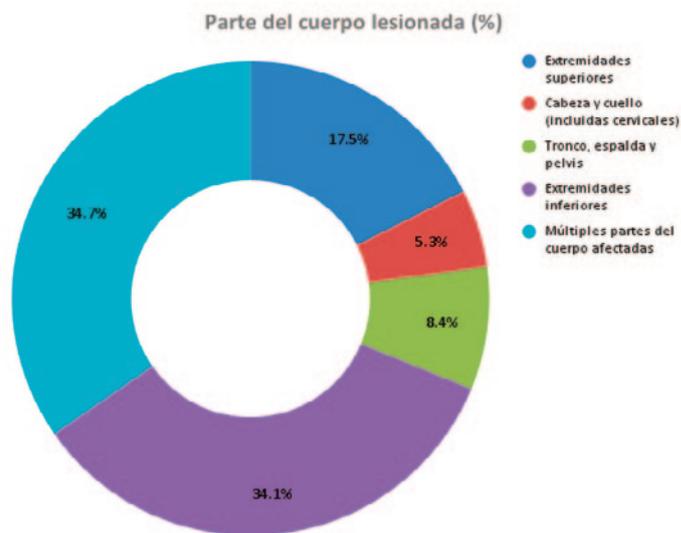
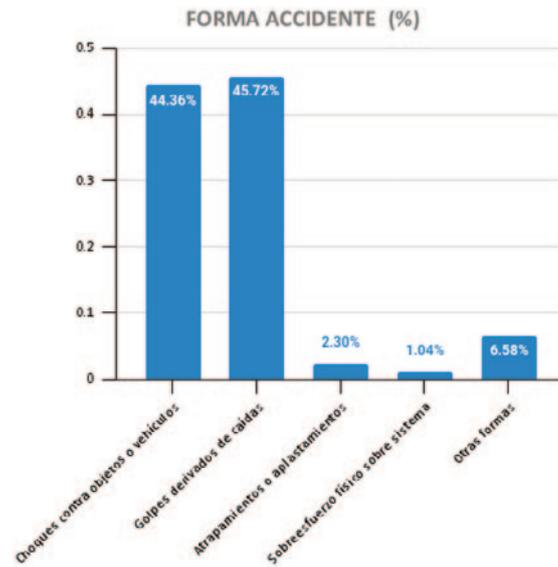


Las ocupaciones con mayor siniestralidad son los **trabajadores de los servicios de restauración y comercio**, por delante de los operadores y conductores de maquinaria móvil.



De los 959 casos de accidentes sucedidos en jornada (no in itinere) del 2021, con vehículos de dos o tres ruedas, que causaron baja al trabajador y que la actividad en el momento del accidente era conducir, tenemos que:

Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio



Factores, riesgos laborales y medidas preventivas

El desarrollo de la actividad diaria en el reparto con motocicletas, o con vehículos ligeros con o sin motor, lleva implícito el riesgo asociado a la seguridad vial. Cada día se producen accidentes laborales de tráfico que pueden provocar secuelas y generar pérdidas en el ámbito laboral y en la vida cotidiana de los trabajadores de este sector.

Las formas de accidente más determinantes en la siniestralidad de esta actividad de reparto con motocicletas, o con vehículos ligeros con o sin motor y VMP, son:

- Caídas al mismo nivel.
- Golpes contra objetos estáticos o en movimiento.
- Trastornos musculoesqueléticos producidos por manejo de cargas o posturas forzadas o poco ergonómicas.
- Atropellos o choques con vehículos en movimiento.
- Otros accidentes de tráfico.
- Enfermedad o malestar ocasionados por elementos físicos, como el sol y la temperatura, el ruido o las vibraciones.



Así, podemos agrupar los factores de riesgos laborales en cuatro tipos: humanos, ambientales, técnicos y organizativos.

1. FACTORES HUMANOS

El ser humano es, sin duda, el **principal actor en la siniestralidad en esta actividad**. Es quien toma las decisiones que pueden ser equivocadas y es el principal damnificado ante un accidente. Su experiencia, hábitos, capacidades o su estado físico y mental le hacen el principal causante de la siniestralidad en este tipo de actividad.

El alcohol y las drogas, la velocidad, la visibilidad en la vía, la fatiga (física y mental), las distracciones o su comportamiento a la hora de conducir son factores que influyen negativamente en la conducción.

Distracciones

Las distracciones hacen disminuir la capacidad de respuesta. La distracción del conductor está presente en uno de cada tres accidentes de tráfico y causa, habitualmente, dos tipos de accidentes: salida de la vía o colisión por abasto.

Entre los motivos de distracción más habituales encontramos: móviles o cigarrillos, manipulación de la radio, consulta de mapas, fatiga o alcohol, carreteras muy conocidas, observación del paisaje o lo que sucede en el entorno.

Fatiga

La fatiga se sitúa entre los principales factores de riesgo de accidentes en el reparto con motocicletas, o con vehículos ligeros con o sin motor y VMP, con agravantes provocadas por ruido excesivo y vibraciones, calor elevada, conducción nocturna o con clima adverso, conducción por zonas desconocidas o muy transitadas, edad y poca experiencia.

A veces, una inadecuada ergonomía por la mala colocación del asiento del vehículo o su ausencia, puede provocar una fatiga excesiva. De la misma manera pasa con la disposición o altura del manillar.

Actos y situaciones inseguras

Una situación de riesgo que se ha detectado frecuentemente es que algunos conductores de motocicletas, bicicletas y VMPs son poco visibles para el resto de conductores debido, entre otros factores, al tamaño del vehículo que utilizan.

Aparte de esta característica de la conducción de este tipo de transporte en medio del tráfico, también hay otras acciones que hacen aumentar la siniestralidad, como son:

- Ausencia de ropa reflectante en alguna zona de la indumentaria, sobre todo cuando la actividad se realiza en horarios nocturnos.
- Uso de casco no homologado, y/o mal abrochado.
- No llevar la ropa adecuada con protección de las articulaciones o de protección frente a una caída.

Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

- No llevar la ropa adecuada contra las inclemencias meteorológicas.
- Uso de calzado inadecuado, como sandalias o playeras.
- No llevar guantes adecuados o ausencia de estos.
- Utilización de auriculares durante la conducción.
- Incumplimientos de las normas de circulación.



A continuación se indican una serie de recomendaciones y medidas para una conducción segura y eficaz, relacionadas con el factor humano, dirigidas a reducir la accidentalidad de tráfico.

Sobre la CONDUCCIÓN

- Planificar los trayectos, evitando lugares en obras, grandes sacudidas, resaltados de calzada para reducir la velocidad, etc.
- Conducir adecuadamente sin hacer maniobras intempestivas como cambios abruptos de carril o frenadas, teniendo en cuenta que muchos vehículos no disponen de luz de freno o de maniobra.
- Señalizar las maniobras a realizar, principalmente los giros a la derecha o izquierda.
- Prestar especial atención a la señalización pintada en la calzada, como líneas de carriles y pasos de cebra, tomando conciencia de que la adherencia del vehículo a esta zona pintada es diferente de la del firme restante. A esta medida preventiva se le prestará especial atención en días de lluvia, y/o en días y horas en que la humedad se acumula en el asfalto.
- Respetar los límites de velocidad especificados para la vía de circulación.
- Respetar los límites de velocidad especificados del vehículo, sobre todo bicicletas eléctricas y otros VMP.
- Evitar los ángulos muertos del resto de vehículos; normalmente se dan cuando se circula en paralelo.
- En trayectos con bicicletas y otros VMP tiene que predominar el uso de los carriles bici y de la calzada, evitando la circulación por aceras o zonas de peatones.
- Extremar la circulación cerca de escuelas, dentro de las ciudades y las horas punta de zonas comerciales.





Sobre el CONDUCTOR

- Usar equipos de protección, si es posible especificados como epis y, si no, utilizar piezas de ropa de seguridad de reconocido prestigio en guantes, ropa de seguridad contra caídas, piezas de invierno y piezas de alta visibilidad.
- Con condiciones meteorológicas adversas, modificar y adecuar la conducción a las nuevas condiciones.
- Circular en línea recta sin hacer “eses” entre los vehículos e indicando con anticipación cualquier cambio de dirección para que los otros conductores sepan con suficiente antelación cuáles serán sus movimientos.
- No usar auriculares ni teléfono móvil durante la conducción y planificar las rutas con el GPS previamente al inicio del trayecto.
- Solamente se utilizará mochila para el transporte de mercancías con pesos inferiores a 3 kg y de pequeñas dimensiones. En ningún caso se deben transportar objetos que impidan ver y coger el manillar con las dos manos.
- Utilizar casco durante los trayectos, incluso en vehículos que no están obligados. El casco, en caso de ser obligatorio (motocicletas), será homologado, y en todos los casos irá bien sujeto con su cordada inferior o barboquejo.
- Instruirse en conocimientos básicos del código de circulación, específicamente para trabajadores autónomos que utilizan vehículos donde no se necesita el carnet de conducir.

Riesgos en el consumo de alcohol y otras drogas

El consumo de alcohol y otras drogas en el ejercicio profesional con conducción de vehículos provocará una reducción temporal de las capacidades del trabajador, tanto físicas como mentales (somnolencia, distracciones, etc.).

Asimismo, hay que destacar que algunos tratamientos médicos podrán afectar a las condiciones físicas y cognitivas del trabajador, especialmente a la hora de realizar la conducción. Así, se hace necesario consultar a un facultativo en caso de dudas al respecto.

Las bebidas alcohólicas se caracterizan por la cantidad de alcohol que contienen, de manera que la alcoholemia será más alta con una bebida de alta graduación (como los destilados) que con la misma cantidad de otra bebida de baja graduación (como la cerveza).



Circunstancias personales como la edad, sexo y peso de la persona, así como el estado de fatiga, estrés o algunas enfermedades pueden potenciar los efectos negativos del alcohol sobre la persona, alterando su comportamiento y dificultando enormemente la acción de conducir.

- El tiempo de reacción es notablemente más largo en un conductor que haya ingerido alcohol. Por otro lado, el alcohol produce una euforia que hace ser imprudente a la hora de conducir. Para evitar estas situaciones de riesgo, se recomienda no consumir bebidas alcohólicas ni otras drogas, antes o durante la conducción.
- Conducir bajo los efectos de los medicamentos puede ser tanto o más peligroso que bajo los efectos del alcohol, ya que algunos efectos secundarios hacen disminuir la capacidad de percepción o provocan somnolencia. Por eso, es recomendable leer muy atentamente los prospectos y comprobar si el medicamento tiene efectos secundarios que afecten a la conducción.

2. FACTORES AMBIENTALES

El traslado de la mercancía de un origen a un destino ha de hacerse por una vía de circulación. El estado de la vía, su trazado, anchura, pendiente, carriles de circulación son, entre otros, condicionantes que deben tenerse en cuenta.

Además, existen otra serie de elementos cambiantes, como pueden ser el tráfico y su supervisión, mediante semáforos, señalización, controles policiales, pasos de peatones, otros vehículos, peatones, etc.

Y, por último, la climatología, niebla, lluvia, nieve, hielo, oscuridad de la noche, ... Todos ellos son elementos que afectan a nuestra toma de decisiones y que pueden desencadenar un accidente.

El estado de la vía

- La conservación y estado del pavimento. Este tiende a deteriorarse, y el que puede ser un buen firme para el tráfico de coches, no lo es para el tráfico de motocicletas y mucho menos para vehículos como bicicletas y otros VMP. Cualquier resalte puede convertirse en un obstáculo, un embornal mal ajustado, o un bache de pequeñas dimensiones pueden ser un riesgo para algunos vehículos.
- Una causa importante de averías y deterioros en nuestros vehículos viene determinada por el estado de las vías de circulación.
- Su geometría, diseño o trazado, la anchura de los carriles y tipología de carriles, si estos son para uso de VMP exclusivamente, o si son carriles compartidos con otros vehículos.
- La pendiente, sobre todo cuando está húmeda y circulan vehículos de 2 ruedas, y el riesgo de estos puede incrementarse si no hay un buen peralte de la vía, o si hay elementos como pasos de peatones o baches en la vía para reducir la velocidad.

El entorno de la vía

- La presencia de barreras protectoras, pilones, barandillas, objetos del mobiliario urbano que se pueden mezclar con carriles especiales para bicicletas y otros VMP.
- Intersecciones y glorietas que interrumpen la continuidad de carriles específicos para bicicletas y otros VMP.
- La señalización y su localización en muchos casos no visible o situada en lugares inadecuados.
- La visibilidad e iluminación deficiente en calles no céntricas se suma a la escasa y no regulada iluminación de ciertos vehículos como bicicletas y otros VMP.
- Las obras en las vías de circulación pueden estar presentes en la ruta hacia la entrega e incidir sobre los vehículos ligeros con más facilidad de forma negativa.

La climatología

- Una climatología adversa hace la conducción mucho más peligrosa. Y esto se ve agravado, especialmente, en caso de motocicletas, bicicletas y otros VMP.
- Con lluvia, nieve o hielo, el pavimento se vuelve resbaladizo, haciendo que cualquier vehículo de 2 ruedas pueda "patinar" en el asfalto frente a una curva o frenada.

Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

- En caso de lluvia, nieve o niebla la visibilidad disminuye.
- La nocturnidad de muchas de estas actividades, ya que gran parte de la actividad la realizan en horarios nocturnos, puede incrementar las consecuencias de los riesgos climatológicos citados, poca visibilidad, fatiga o esfuerzo visual.
- La señalización vial, como pasos de peatones y marcas de carril en el suelo, aunque se utilicen pinturas especiales, es distinta del resto del asfalto y más resbaladiza, sobre todo con humedad.
- La estabilidad de los vehículos de dos ruedas se ve comprometida con el viento, sobre todo el viento racheado.
- En épocas invernales, el exceso de ropa, o ropa inadecuada, hace que se pierda destreza en los movimientos de control de la conducción.
- El viento, sobre todo en vías interurbanas, puede perjudicar la estabilidad de la moto, bicicleta o VMP.
- En épocas calurosas puede haber una reducción de ropa, quedando más expuesto frente a una caída sin protección. Este problema se ve aumentado en vehículos sin motor como bicicletas u otros VMP.



El tráfico

- Condiciones del tráfico, atascos, retenciones y congestiones. Muchos de los desplazamientos se realizan en hora punta, con tráfico intenso, y con diversidad de vehículos: coches, camiones, autobuses, etc.
- Lugares donde se mezcla el tráfico rodado con el de peatones; adultos y niños, animales domésticos, etc., como pueden ser centros históricos de ciudades o zonas con circulación restringida a los coches, pero donde sí que pueden circular bicicletas y otros VMP.

A continuación se indican una serie de recomendaciones y medidas para una conducción segura y eficaz, relacionadas con los factores ambientales, dirigidas a reducir la accidentalidad de tráfico.

Sobre las CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS ADVERSAS

Como ya se ha dicho, la conducción con condiciones climatológicas adversas presenta dificultades derivadas de la pérdida de adherencia de los neumáticos, del aumento de la distancia de frenada o de la poca visibilidad, por lo que siempre en estas condiciones debemos:

- Reducir la velocidad, ajustándola a las condiciones de visibilidad y de frenada.
- Aumentar la distancia de seguridad con el vehículo que nos precede.
- Frenar de manera suave y no hacer maniobras bruscas.
- Tener cuidado en zonas oscuras y húmedas, ya que el pavimento será más resbaladizo.
- Prever un mayor tiempo de transporte y entrega de las mercancías y comidas.

Sobre las VÍAS DE CIRCULACIÓN

Podemos minimizar los riesgos derivados de las condiciones de la vía buscando rutas alternativas y horarios más adecuados para circular.

En especial, y siempre que nos sea posible, evitaremos circular:

- Calles próximas a escuelas a las horas de entrada y salida de estas, dado el gran número de vehículos y peatones que encontramos.
- Calles y zonas con pavimentos irregulares o malogrados o con vados reductores de velocidad.
- Zonas de obras con circulación de vehículos pesados.
- Con bicicleta o VMP, circula por el carril bici y si no hay, circula por la parte central del carril en línea recta sin hacer zigzags y respetando los semáforos.
- Con bicicleta o VMP, cuando circulemos por espacios compartidos y señalizados con peatones, debe tenerse en cuenta que la prioridad siempre será de estos últimos.

3. FACTORES TÉCNICOS

Un factor técnico es todo lo relacionado con las condiciones en que está el vehículo o medio de transporte y las medidas de seguridad con las que cuenta.

Los vehículos que conducen los conductores de reparto a domicilio son motocicletas, bicicletas y otros VMP, generalmente de propiedad del mismo conductor que, en muchas ocasiones, no dispone de un poder adquisitivo elevado, por lo que el mantenimiento del vehículo no es el más adecuado.

Mantener los vehículos en buenas condiciones técnicas es fundamental. Alumbrado y señalización, ejes, ruedas, neumáticos, suspensión y frenos son la diferencia entre el riesgo y el peligro en su conducción.

En constante evolución técnica, las mejoras implementadas en seguridad hacen que este factor pueda minimizar su impacto global sobre la siniestralidad. El simple hecho de pasar de un freno de zapata a uno de disco mejora la seguridad en la frenada, igual que el ABS extendido ya en muchas motocicletas.

El medio de transporte

- El vehículo a veces es de propiedad personal del trabajador, y no está sujeto a un mantenimiento o control adecuado por gente especializada.
- Tener en cuenta la antigüedad del vehículo, que habitualmente dispone de un sistema de seguridad poco actualizado, así como poco control sobre la realización de revisiones periódicas o la ITV, no obligada en vehículos como bicicletas y otros VMP.
- Defectos o ausencia de la seguridad activa, como el estado de frenos, los sistemas de amortiguamiento, el estado de los neumáticos y su presión, o la ausencia de sistemas de señalización e iluminación, como luces o reflectores no instalados.
- Ausencia de seguridad pasiva, como son el uso de piezas de ropa de protección, guantes, chaquetas, pantalones que reduzcan la fricción en las caídas, ausencia de la utilización del casco en vehículos que no están obligados a ello, como bicicletas y otros VMP.
- A veces se manipulan para tener más potencia, sobre todo en el caso de los ciclomotores y patinetes.

Accesorios o acoplamientos del vehículo

Maleta-bolsa porta cargas

- El portaequipaje o bolsa porta cargas, a veces de grandes dimensiones versus el vehículo al que va sujeto, puede provocar inestabilidad en la carga, haciendo que se pueda mover en su interior, provocando una pérdida del equilibrio al conductor.

Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

- El anclaje del portaequipaje no es universal, por lo que no es adaptable a cualquier clase de vehículo.
- Un mismo portaequipaje puede llegar a instalarse en motocicletas, bicicletas y patinetes sin tener en cuenta dimensiones, pesos, sistemas de anclaje, etc., comprometiendo su seguridad en el desplazamiento y, en caso de accidente, puede convertirse en un posible agravante.
- Portaequipaje que directamente lleva la persona anclada a su cuerpo con el riesgo de pérdida de equilibrio en la conducción, o de provocar dolores musculares por cargar con peso extra en la espalda.



Sistemas GPS añadidos o acoplados

- En la mayoría de las ocasiones los sistemas de navegación (GPS/aplicaciones móviles) suelen ser aportadas por el mismo trabajador. El sistema de anclaje no es compatible con el vehículo utilizado. Pueden ocasionar que su consulta durante la marcha no sea efectiva y pueda implicar un riesgo de accidente.



Implementación de baterías

- Instalaciones particulares de baterías en bicicletas o triciclos que sin pasar ninguna clase de reglamentación (suelen ser de litio) comportan un riesgo de incendio o explosión si se calientan en exceso, durante el funcionamiento de alta exigencia o en las operaciones de carga.

A continuación se indican una serie de recomendaciones y medidas para una conducción segura y eficaz relacionadas con el factor técnico, dirigidas a reducir la accidentalidad de tráfico.

Sobre EL VEHÍCULO

- Para evitar riesgos de vibraciones, debes asegurarte que el asiento y los amortiguadores están en buen estado.
- Comprobar el estado de los neumáticos periódicamente (dibujo, grietas, deformaciones, objetos clavados u otras anomalías) y sustituirlos si es preciso.
- Comprobar la presión de los neumáticos periódicamente y ajustarla a la que indica el fabricante.
- Revisar el estado de los frenos periódicamente y, en caso de frenos de disco, incluir la revisión del mismo disco (acción no realizada en bicicletas y otros VMP).
- Ajustar las medidas del vehículo a la persona que lo conduce: altura del manillar, altura del sillín, orientación de las manitas de freno, etc.
- Revisar los ensamblajes del portaequipaje que deberá estar bien sujeto al vehículo, primando los portaequipajes rígidos frente a los no rígidos o mochilas llevadas por el mismo conductor.
- Revisar los sistemas de iluminación; es obligatorio, como mínimo, disponer de una luz delantera y catadióptrica en la parte trasera.
- La instalación de baterías en bicicletas y otros VMP se realizará con un sistema de seguridad de corte por calentamiento excesivo, durante uso y carga de ésta.

Sobre EL EQUIPO DE TRABAJO

La utilización de los equipos de protección puede salvar la vida de la persona trabajadora o reducir las consecuencias del accidente.

- La utilización de los equipos de protección puede salvar la vida de la persona trabajadora o reducir las consecuencias del accidente.
- El CASCO. Es el equipo de protección más importante, ya que protege al conductor de posibles traumatismos craneo-encefálicos. En los vehículos de motor de dos ruedas es obligatoria su utilización. Debe ser de uso individual, homologado y adecuado a la talla de la cabeza de la persona.

Gestión de la PRL en las actividades de transporte y reparto a domicilio

- Los **GUANTES**. Además de asegurar un aislamiento térmico apropiado a las condiciones climatológicas, en caso de caída deben proteger las manos de las quemaduras provocadas por el fregamiento con el suelo. Asimismo, su utilización no debe provocar una pérdida de la sensibilidad al conducir.
- El **CALZADO**. Se recomienda un calzado con suela antideslizante y sin cordones, con sujeción del talón y tobillo. Asimismo, es recomendable, sobre todo en invierno, que sea de material impermeable.
- La **ROPA de TRABAJO**. Debe proteger de las inclemencias meteorológicas y del contacto con el asfalto en caso de caída. Preferiblemente, debe ser de colores fácilmente visibles, sobre todo por la noche, y con bandas reflectantes.



4. FACTORES ORGANIZATIVOS

El sector del transporte y reparto a domicilio comporta unas situaciones específicas y, a la vez, muy singulares que inciden en la misma actividad. Los trabajadores suelen ser jóvenes con baja calificación profesional o bien estudiantes que realizan la actividad de manera transitoria, compatibilizando los estudios y el trabajo.

Los **factores psicosociales** en el trabajo se definen como aquellas condiciones relacionadas con la organización, el contenido del trabajo y la realización de la tarea, que pueden afectar a la salud del trabajador y al ejercicio de su labor.

En el sector del transporte y reparto a domicilio, los factores psicosociales pueden provocar situaciones adversas para el trabajador, afectando de forma negativa a su bienestar, salud, seguridad y/o el desarrollo del trabajo.

Entre los factores psicosociales existentes en las actividades de transporte y reparto a domicilio, el más característico, derivado de la sobrecarga y ritmo de trabajo, es el estrés por entregar las mercancías a tiempo y el mayor número posible de ellas. En este sentido, la gestión algorítmica del servicio o de las condiciones de trabajo, a través de una plataforma digital de la que están conectadas las personas que prestan estos servicios retribuidos, de no tener en cuenta los aspectos de seguridad y salud laboral, podrían aún potenciar más este estrés.

Los factores principales que podrán generar estrés en esta actividad son los siguientes:

- a. dificultad para cumplir con los horarios establecidos (rutas programadas diarias para el reparto de paquetería, comida, etc.)
- b. larga duración de la jornada laboral, que en muchos casos se tiene que compaginar con estudios u otros trabajos
- c. falta de control sobre las tareas (normalmente serán definidas por la organización de la empresa)
- d. alta exigencia de concentración en la conducción (velocidad rápida por reparto constante, etc.)
- e. atención continuada sobre la situación del tráfico (atascos, accidentes, dificultad para dejar el vehículo, etc.)
- f. posibles conflictos en las relaciones interpersonales (interacción con otros conductores, clientes donde se efectúan entregas...)
- g. fatiga mental y/o tecnoestrés derivados de las tecnologías de la información y las comunicaciones, exigidas con una conexión continua para poder realizar el trabajo (conexión a app de la empresa)

En función de la intensidad y duración, estos factores psicosociales pueden comportar un aumento de la tensión, irritación, falta de concentración, ansiedad o nerviosismo a las personas trabajadoras que realizan estos trabajos que, a la larga, pueden derivar en dificultades añadidas que afecten en el tiempo de reacción en la conducción del vehículo, en la capacidad de concentración, en el descanso y somnolencia y comportar, como situación última, un accidente laboral u otras situaciones que se deberán tener presentes.

A continuación se indican una serie de recomendaciones y medidas para una conducción segura y eficaz relacionadas con la organización del trabajo y los factores psicosociales, dirigidas a reducir la accidentalidad de tráfico.

Sobre LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

- Evitar jornadas de trabajo prolongadas y respetar el horario (disponer de una plantilla de acuerdo con las necesidades de reparto diarias), programando turnos de trabajo con antelación suficiente para favorecer la conciliación familiar y social.
- Respetar los períodos de conducción establecidos en la normativa vigente, así como las pausas y descansos necesarios, incidiendo en la formación e información de los repartidores, con el objetivo de concienciar sobre la importancia de una conducción segura.

- Planificar las rutas de reparto de manera eficiente y con antelación, fomentando la participación del trabajador. En esta planificación deberá tenerse en cuenta evitar zonas de concentración de accidentes, de tráfico elevado de vehículos y aquellas donde se produce aglomeración de personas o vehículos en determinadas franjas horarias, como pueden ser las próximas a las escuelas o zonas muy comerciales.
- Trabajar bajo objetivos y plazos razonables que permitan la adaptación y la realización profesional, así como su motivación.
- Favorecer la hidratación y la promoción de la salud en la adquisición de hábitos saludables relacionados con la práctica de ejercicio físico, una alimentación adecuada, descanso suficiente y no consumir alcohol u otras drogas.
- Cabe resaltar que la planificación de las jornadas de trabajo en este sector no siempre será fácil, ya que dependerá de múltiples factores, muchas veces difíciles de controlar: atascos, dificultad de estacionamiento, tipo de mercancías transportadas (paquetes o comida...). Aun así, cabe decir que ante una misma situación, no todos los trabajadores pueden llegar a sufrir las mismas consecuencias, porque dependerá, en gran medida, de la naturaleza de cada individuo.

Aspectos de SEGURIDAD PERSONAL

- Evitar las entregas en lugares que parezcan vacíos o en habitaciones de hoteles.
- Estacionar lo más cerca posible del lugar de entrega, y en horarios nocturnos buscar zonas iluminadas.
- Limitar el pago en efectivo y utilizar otros medios de pago telemáticos.
- Anular entregas o extremar las medidas de seguridad si el cliente se muestra agresivo.
- Si cree que lo están siguiendo o se siente amenazado, dirigirse a una área concurrida y pedir ayuda.
- Facilitar a los trabajadores de un teléfono móvil y dotarlo de un botón de emergencia de llamada automática en caso de que se encuentre en alguna situación de peligro, accidente o robo.

Conclusiones y recomendaciones finales

El crecimiento de la actividad del reparto con motocicletas o con vehículos ligeros se ha visto incrementado con el auge del comercio electrónico de proximidad, que ha dado paso a la micromovilidad urbana. En este sentido, el transporte de pequeñas mercancías con bicicleta y con vehículos de movilidad personal (principalmente patinetes) ha llegado a las ciudades para quedarse, compartiendo vías de circulación con peatones, coches, camiones, autobuses y furgonetas; por lo que resulta imprescindible promover la prevención de riesgos laborales en este sector de actividad, para mejorar la seguridad y salud de las personas trabajadoras que efectúan este transporte.

El plan de prevención de riesgos laborales, juntamente con la evaluación de los riesgos y la planificación de la actividad preventiva (sus dos instrumentos esenciales), es el elemento central de la gestión de la empresa. Su finalidad es conseguir la integración de la prevención en la organización y la protección eficaz de la seguridad y salud de los trabajadores.

Las empresas deben contemplar los riesgos laborales (principalmente de seguridad vial) de sus trabajadores en las evaluaciones de riesgos, adoptando medidas para prevenirlos. Los factores de riesgo indicados en este documento-guía (humanos, técnicos, ambientales y organizacionales) serán la clave y el punto de partida para la elaboración del Plan de Prevención.

Por lo que respecta a los riders o repartidores de mercancías o comida a domicilio, para la prevención de los riesgos laborales derivados de las condiciones de trabajo del transporte y reparto a domicilio, deben:

- Disponer de una correcta formación e información sobre el uso del vehículo y los sistemas de seguridad y protección que deben usar durante el reparto.
- Tener conocimientos e información de la normativa de circulación urbana, sobre todo en aquellos que no disponen de ningún permiso de conducir (moto o coche) y cumplir siempre con las normas de circulación.
- Conocer y respetar los tiempos de conducción/descanso adecuados a las condiciones climatológicas del momento y las jornadas máximas diarias y semanales.
- Planificar las rutas de la forma más eficiente posible de acuerdo con la intensidad del tráfico y posibles incidencias existentes en la vía (obras).
- Utilizar elementos de fijación para portar la carga bien sujeta, evitando la sobrecarga de paquetes sobre la persona.
- Ser conscientes sobre los riesgos que pueden causar estrés y distracciones en la conducción con bicicleta, como el uso de auriculares y del móvil.
- Vestir ropa adecuada y los equipos de protección necesarios, al menos casco, guantes y chaqueta.
- Hacerse visible, en todo momento, evitando el zigzag entre vehículos o acercarse demasiado a la parte trasera del vehículo de delante o que circula por el carril de al lado, evitando los ángulos muertos en los que no te pueden ver.



Bibliografía

- NTP 534: Carga mental de trabajo: factores. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- NTP 445: Carga mental de trabajo-fatiga. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Generalitat de Catalunya. (2012). La seguretat en la conducció durant la jornada de treball. Generalitat de Catalunya.
- Meliá, J. L., Nogareda, C., Lahera, M, Duro, A., Peiró, J. M., Pou, R., Salanova, M., Gracia, D., de Bona, J. M., Bajo, J. C. y Martínez-Losa, J. F. (s. f.). Perspectivas de intervención en riesgos psicosociales. Foment del Treball Nacional.
- FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial); DGT (Dirección General de Tráfico) e INSHT (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo). Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales. Madrid: FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial), 2011.
- PREVENCIÓN DE ACCIDENTES IN ITINERE Y EN MISIÓN, DGT - Depósito Legal: M-23667-2015.
- Monografía L'ALCOHOL I ALTRES DROGUES EN L'ÀMBIT LABORAL. Asepeyo i Grup ATRA.
- Recomendaciones para repartidores y mensajeros en motocicletas y ciclomotores. Depósito Legal: BA-000584-2019. © 2019. FUNDACIÓN ESTATAL PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.
- Delivery and dispatch riders 'safety and health: A European review of good practice guidelines' ISBN -13: 978-92-9191-333-6.
- Information about youth at work (Vejledning om unges arbejde)
Organization: BAR Transport og engross (Working Environment Council, Transport and Wholesale sector)
Resource type: Guidelines

Legislación

- Real Decreto legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.
- Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.
- Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.
- Real Decreto Ley 9/2021, de 11 de mayo, por el que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los trabajadores, aprobado por el Real Decreto legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales. Conocido popularmente como la Ley “Rider”.



a la feina **cap risc**

Plan de actividades
preventivas de la
Seguridad Social 2022



SECRETARÍA DE ESTADO
DE SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES
DIRECCIÓN GENERAL
DE ORGANIZACIÓN DE
LA SEGURIDAD SOCIAL

