



**Codi de bones pràctiques per
a la gestió de la PRL en les
activitats de transport i
repartiment a domicili**

© Asepeyo. Mútua Col·laboradora amb la Seguretat Social nº 151

2a Edició octubre 2022

Autors: Grup de treball de consultors de prevenció d'Asepeyo Catalunya: Fernando Conesa Troncho, Gregorio Nicolau Gimenez, Juan Arroyo Patino, Miguel A. de Dios Tortajada, Francesc Chavero Barbecho i Eva Cisneros Zabala.

Revisió i coordinació: Josep Iglesias Traserra, Coordinador Territorial de Prevenció a Catalunya

Direcció de Prevenció

Referència: G1E22321C

© Reservats tots els drets en totes les llengües i països

ÍNDEX

Presentació.....	4
Introducció	5
Aspectes i conceptes rellevants	7
Les dades	9
Factors, riscos laborals i mesures preventives	12
- Factors humans	13
- Factors ambientals	17
- Factors tècnics	21
- Factors organitzatius	24
Conclusions i recomanacions finals	27
Bibliografia	28
Legislació	29

Presentació

L'activitat de repartiment de petita paqueteria fa temps que existeix. En un inici estava centrada en conductors professionals amb el repartiment amb petits camions i furgonetes, però amb la millora de les tecnologies de la informació i les comunicacions, s'ha produït un canvi d'hàbits de consum cap a la compra sense desplaçar-se. Primer va ser la venda de productes o serveis i en aquests últims anys, amb la crisi de la Covid-19 afectant els establiments de restauració i l'impuls del teletreball, el repartiment de menjar a domicili ha tingut un augment exponencial.

La distribució de productes i serveis no ha fet més que començar i, sobretot, a les grans ciutats va augmentant el nombre de comerços que amplien la venda tradicional amb la modalitat en línia. Aquest fet ha derivat amb el consegüent augment del nombre de desplaçaments a les vies urbanes, molts d'ells en franges horàries concretes, amb la presència de nous vehicles de transport, com són les motocicletes, bicicletes i patinets que, de no adoptar les mesures de prevenció adients, poden comportar un augment del risc de patir un accident laboral.

D'altra banda, les tecnologies de la informació i la comunicació han tingut la virtualitat de transformar les relacions socials i, amb això, han generat oportunitats de noves formes de negoci que giren, entre altres factors, al voltant de l'obtenció i la gestió de dades i de l'oferta de serveis adaptats a aquesta nova etapa. De la mateixa manera, els mètodes de càlcul matemàtics o algorismes s'han aplicat a les relacions de treball i han revolucionat la manera com es presten els serveis, optimitzant recursos i resultats.

Per garantir els drets laborals de les persones dedicades al repartiment en l'àmbit de plataformes digitals, el 12 d'agost de 2021 va entrar en vigor el Reial Decret Llei 9/2021, d'11 de maig, conegut popularment com la "Llei Rider", per la qual estableix la presumpció de laboralitat de les activitats de repartiment o distribució, de qualsevol classe de producte o mercaderia, quan l'empresa exerceix les seves facultats d'organització, direcció i control, mitjançant la gestió algorítmica del servei o de les condicions de treball, a través d'una plataforma digital.

La mútua Asepeyo, amb el seu constant interès per fomentar la prevenció de riscos laborals entre les empreses i els seus treballadors, ha recollit en aquest document aquells aspectes que han de tenir-se en compte en les activitats de distribució i repartiment a domicili per tal de garantir la seguretat, salut i benestar de les persones, amb l'objectiu comú de reduir la sinistralitat laboral viària, i tenir una ocupació de qualitat que garanteixi un treball digne i faci les empreses més competitives, saludables i sostenibles.

Evarist Llenas Torrent
Director de Prevenció

Introducció

L'e-commerce o comerç electrònic està en constant creixement i cada vegada són més els usuaris d'aquesta modalitat de compra, que adquireixen els productes o serveis sense necessitat de desplaçar-se. Aquest ha derivat en una oportunitat de negoci per a moltes empreses que, independentment del sector, producte o servei, han creat nous llocs de treball, com són els repartidors a domicili o "riders".

Primer van ser els repartidors de missatgeria que majoritàriament centraven la seva activitat en el repartiment professional entre empreses amb camions o furgonetes, però ara, i gràcies a la millora de les tecnologies de la informació i comunicació (TIC), la venda en línia s'ha disparat exponencialment pel que fa a usuaris particulars, sobretot en les grans ciutats, amb el consegüent augment del nombre de desplaçaments a les vies urbanes i amb la presència de nous vehicles més lleugers i menys contaminants per fer el transport (motocicletes, bicicletes, patinets, etc.).

La distribució urbana de mercaderies (DUM) està en constant evolució. La situació provocada per la pandèmia de la Covid-19 ha fet accelerar uns canvis que ja fa un temps que s'havien iniciat, com ara l'ampliació d'aquest servei cap a nous sectors, com el de l'alimentació (botiga física) i el de la restauració, amb l'entrega de menjar calent a domicili. En aquest últim cas, generalment, els clients sol·liciten l'encàrrec a través d'aplicacions mòbils (APP) i el repartidor recull el producte al comerç que se li indica per portar-lo al domicili del consumidor en un temps establert.

D'altra banda, l'economia col·laborativa ha propiciat que treballadors autònoms ofereixin els serveis de repartiment dins del marc d'una empresa global (plataforma digital) amb el seu vehicle, sense horaris fixes i en condicions de subcontractació que, de no considerar-se el control adequat dels factors de risc presents, pot comportar un augment significatiu del risc de patir accidents laborals viaris.

Els factors de risc que poden afectar, de forma rellevant, als repartidors i missatgers que es desplacen amb motocicletes, bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP), els podem agrupar en diferents grups:

- Factor HUMÀ; depèn de les actituds i aptituds del conductor
- Factor TÈCNIC; depèn del bon estat de tots els elements del vehicle i càrrega transportada
- Factor AMBIENTAL; depèn de la via i de les condicions meteorològiques



Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili

- Factor ORGANITZATIU; relacionades amb l'organització de l'activitat desenvolupada i que poden afectar o derivar en factors psicosocials a les persones que realitzen el transport.

Aquest document pretén ser una guia de bones pràctiques, perquè les empreses i treballadors de l'activitat de transport i repartiment a domicili coneguin els diferents factors de risc i les mesures preventives per tal de controlar-los i, en la mesura que sigui possible, d'eliminar-los.

La Guia ha estat elaborada en el marc del Pla general d'activitats preventives i la Resolució TSF/3037/2020, de 20 de novembre, per la qual es determinen les activitats preventives que han de desenvolupar les mútues col·laboradores amb la Seguretat Social a Catalunya durant l'any 2021.



Aspectes i conceptes rellevants

L'activitat professional de repartiment es pot fer de diverses formes, utilitzant diferents vehicles o mitjans de transport, cosa que fa necessari establir aquells aspectes i conceptes que considerem rellevants per concretar i definir aquest document com a Codi de Bones Pràctiques.

Per al desenvolupament de la guia ens basarem en les següents tipologies de repartiment:

- Repartiment de missatgeria (recollida i entrega)
- Repartiment de menjar i beguda (delivery)

En qualsevol cas, el transport i/o repartiment a empreses o domicilis particulars és aquell servei que s'ofereix per al lliurament a domicili de productes que els clients compren via on line (web i/o plataformes digitals) o per mitjans telefònics.

La distribució urbana de mercaderies forma part de les operacions logístiques a les ciutats i tenen a veure amb les activitats de lliurament i recollida de mercaderies als centres i zones urbanes. A aquestes activitats també se les coneix com d'última milla o distribució capil·lar i consisteix en una gestió de transport de paqueteria centrat en el darrer trajecte que s'ha de fer en el lliurament final. S'agrupen una sèrie de paquets, que corresponen a un mateix trajecte, per posteriorment distribuir-lo per la ciutat a diferents zones o ramificacions.

Més enllà de la utilització habitual per al repartiment de motocicletes, un aspecte rellevant que mereix una menció especial, és la incorporació dels **Vehicles de Mobilitat Personal (VMP)**. Els VMP són aquells vehicles d'una o més rodes dotats d'una única plaça i propulsats exclusivament per motors elèctrics (distintiu ambiental de zero emissions) que poden proporcionar al vehicle una velocitat màxima per disseny compresa entre 6 i 25 km/h. Aquests VMP estaran equipats amb un seient o selló si estan dotats de sistema d'auto equilibrat, la funció del qual és mantenir l'equilibri d'un vehicle o estructura.

Es distingeixen els següents tipus de VMP:

- VMP per a transport personal
- VMP per a transport de mercaderies o altres serveis



El repartidor/a de missatgeria és la persona que realitza la recollida dels documents o paquets en una empresa o establiment d'emmagatzematge, per ser lliurats a una empresa o al domicili particular de la persona destinatària.

Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili

Aquests professionals de missatgeria habitualment es desplacen per al repartiment amb furgonetes, o amb vehicles lleugers amb motor o sense i VMP, segons l'objecte a lliurar (documents o paquets).

El repartidor/a de menjar i beguda és la persona que distribueix aquests productes en condicions òptimes i en temps acceptable, des dels establiments de preparació, elaboració o venda fins al domicili del client/a, ja sigui per compte de l'establiment principal de distribució o per encàrrec de qualsevol altra empresa, incloses les plataformes digitals o a través d'aquestes.

Aquests professionals de repartiment de menjar i beguda es desplacen a peu o amb vehicles lleugers, generalment bicicletes, amb motor o sense i VMP.

De vegades a aquests treballadors/es de repartiment se'ls denomina amb l'anglicisme de rider (genet), vinculant-los amb el fet que fan els repartiments amb les seves bicicletes, motocicletes i, més recentment, amb VMP.

En el desenvolupament normal de l'activitat laboral i professional, aquests treballadors poden patir accidents de treball o malalties professionals. La legislació estableix que un accident de treball és tota lesió corporal que el treballador pateixi en ocasió o per conseqüència del treball que executi per compte d'altri (art.156 RDL Llei General de la Seguretat Social - LGSS).



Com que aquests treballadors requereixen de la utilització de vehicles o mitjans de transport per dur a terme les seves tasques, és freqüent que es produeixin accidents laborals de trànsit. Es considera que un accident laboral de trànsit és aquell que pateix un treballador per compte aliè durant la seva jornada de treball o en la incorporació o tornada al centre de treball, sempre que intervingui un vehicle en circulació.

D'aquesta manera, aquests accidents poden ser de dos tipus:

- in itinere: són accidents de trànsit que es produeixen al trajecte entre el domicili del treballador i el lloc de treball i viceversa.
- en desplaçament en jornada laboral: és l'accident de trànsit que pateix un treballador en el trajecte que ha de fer per al compliment de la missió que té encomanada, dins de la jornada laboral.

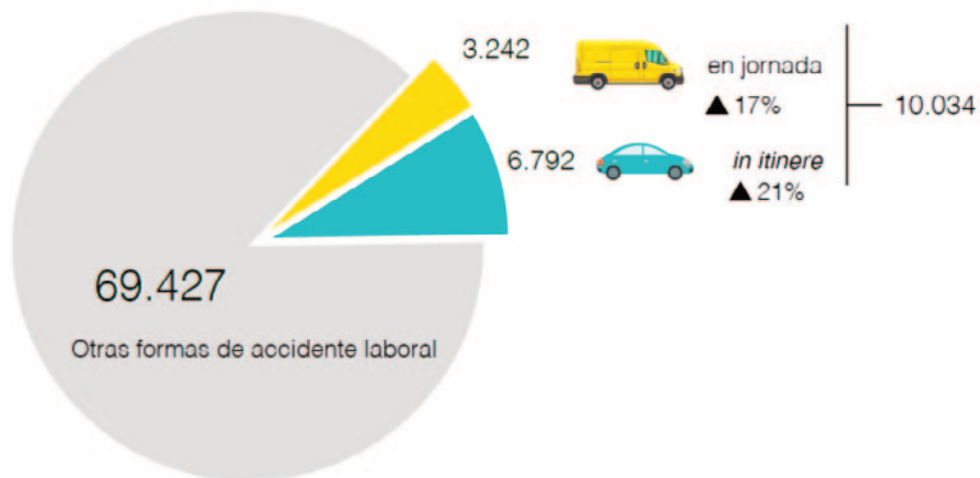
Així mateix, a la Llei de Prevenció de Riscos Laborals (LPRL), art. 4 punt 3r, diu que es consideraran com a "danys derivats del treball" les malalties, patologies o lesions patides amb motiu o ocasió del treball.

Pel que fa a la malaltia professional, l'art. 157 del RDL-LGSS estableix que és *la contreta a conseqüència del treball executat per compte d'altri en les activitats que s'especifiquin al quadre que s'aprovi per les disposicions d'aplicació i desenvolupament d'aquesta llei, i que sigui provocada per l'acció dels elements o substàncies que s'indiquin en aquest quadre per a cada malaltia professional.*

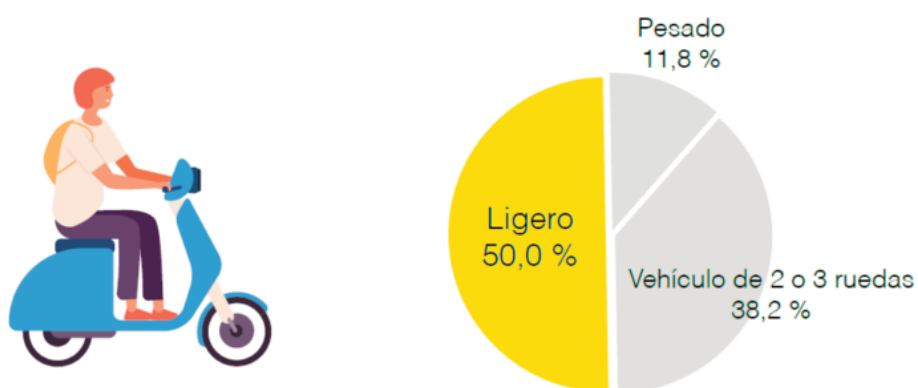
Les dades

Segons l'Observatori de la sinistralitat viària laboral del 2021 presentat per Asepeyo i la Fundación CNAE, aquest any els **accidents de trànsit han representat un 13 % del total d'accidents laborals** i han augmentat un 18 % respecte el 2020.

D'aquests accidents de trànsit, un 17 % van ser en jornada, un 21 % in itinere i 92 dels casos van resultar mortals.



Les dades de l'estudi també reflexen que del total dels accidents viaris laborals, un **38,2 % es van produir amb bicicletes, motocicletes i patinets durant la jornada laboral**.

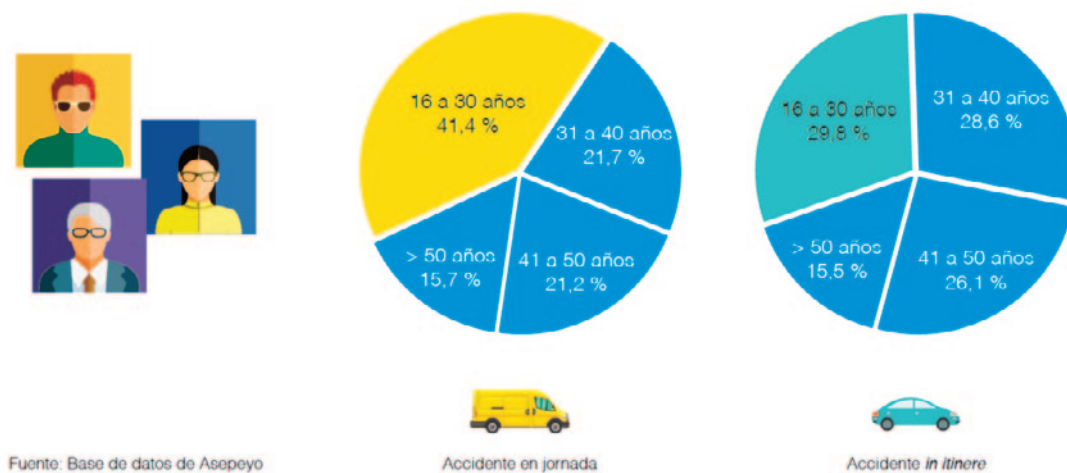


Fuente: Base de datos de Asepeyo

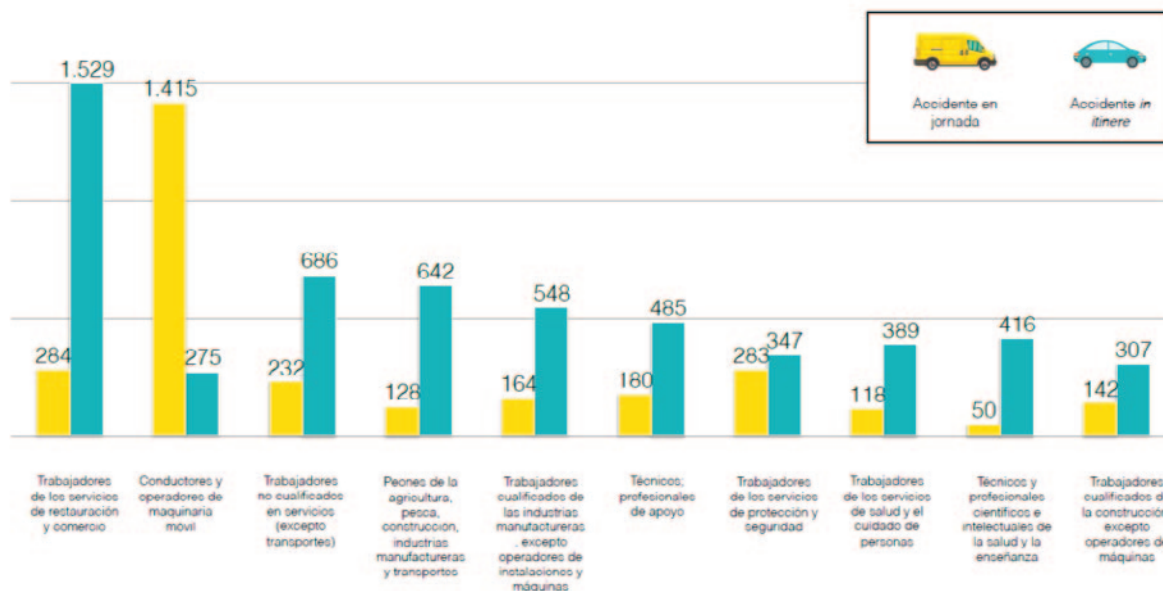


Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili

Els homes van tenir més sinistres que les dones i, pel que fa a l'edat, el major índex d'incidència se situa en el tram de 16 a 30 anys, tant en accidents en jornada, com in itinere.

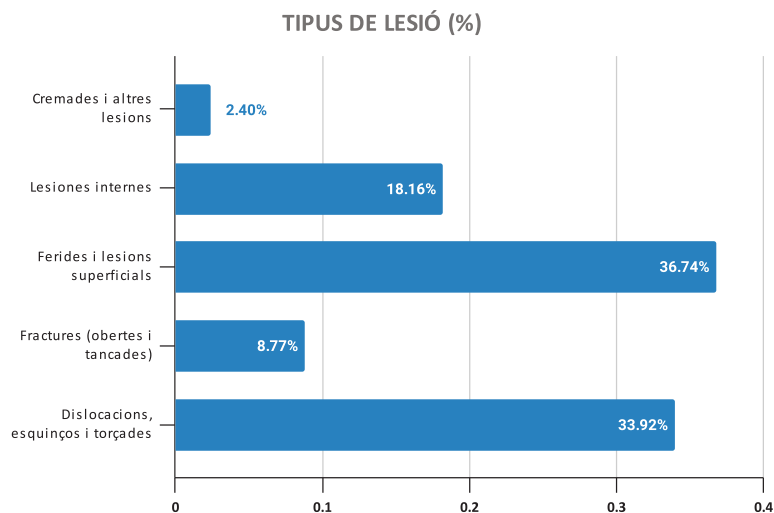
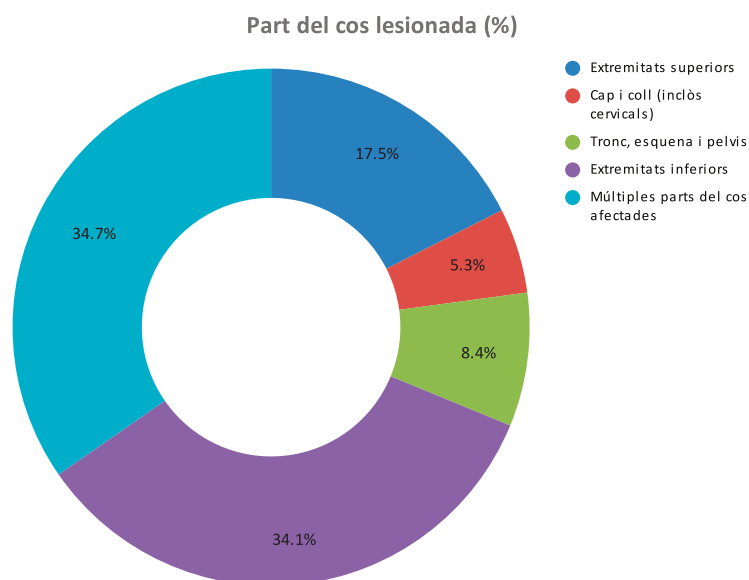
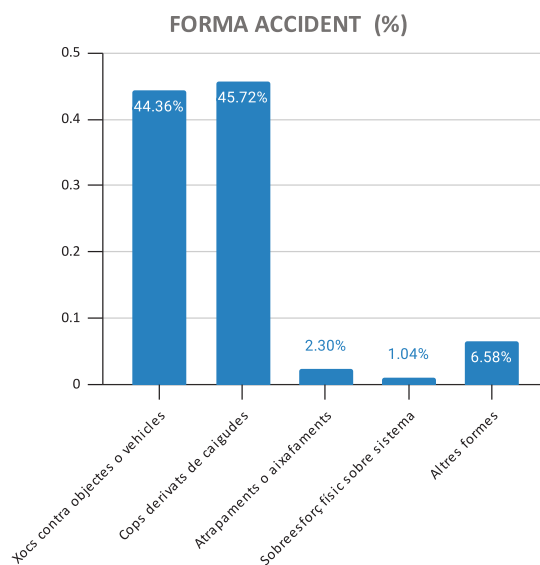


Les ocupacions amb major sinistralitat són els **treballadors dels servei de restauració i comerç**, per davant dels operadors i conductors de maquinària mòbil.



Dels 959 casos d'accidents succeïts en jornada (no in itinere) del 2021, amb vehicles de dues o tres rodes, que varen causar baixa al treballador i que l'activitat en el moment de l'accident era conduir, tenim que:

Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili



Factors, riscos laborals i mesures preventives

El desenvolupament de l'activitat diària en el repartiment amb motocicletes, o amb vehicles lleugers amb motor o sense, porta implícit el risc associat a la seguretat viària. Cada dia es produeixen accidents laborals de trànsit que poden provocar seqüeles i generar pèrdues en l'àmbit laboral i en la vida quotidiana dels treballadors d'aquest sector.

Les formes d'accident més determinants en la sinistralitat d'aquesta activitat de repartiment amb motocicletes, o amb vehicles lleugers amb motor o sense i VMP, són:

- Caigudes al mateix nivell.
- Cops contra objectes estàtics o en moviment.
- Trastorns musculoesquelètics produïts per maneig de càrregues o postures forçades o poc ergonòmiques.
- Atropellaments o xocs amb vehicles en moviment.
- Altres accidents de trànsit.
- Malaltia o malestar ocasionats per elements físics, com el sol i la temperatura, el soroll o les vibracions.



Així podem agrupar els factors de riscos laborals en quatre tipus: humans, ambientals, tècnics i organitzatius.

1. FACTORS HUMANS

L'ésser humà és, sens dubte, el **principal actor en la sinistralitat en aquesta activitat**. És qui pren les decisions que poden ser equivocades i és el principal damnificat davant un accident. La seva experiència, hàbits, capacitats o el seu estat físic i mental, el fan el principal causant de la sinistralitat en aquest tipus d'activitat.

L'alcohol i les drogues, la velocitat, la visibilitat en la via, la fatiga (física i mental), les distraccions o el seu comportament a l'hora de conduir són factors que influeixen negativament en la conducció.

Distraccions

Les distraccions fan disminuir la capacitat de resposta. La distracció del conductor està present en un de cada tres accidents de trànsit i causa, habitualment, dos tipus d'accidents: sortida de la via o col·lisió per abast.

Entre els motius de distracció més habituals trobem: mòbils o cigarretes, manipulació de la ràdio, consulta de mapes, fatiga o alcohol, carreteres molt conegudes, observació del paisatge o el que succeeix en l'entorn.

Fatiga

La fatiga se situa entre els principals factors de risc d'accidents en el repartiment amb motocicletes, o amb vehicles lleugers amb motor o sense i VMP, amb agreujants provocades per soroll excessiu i vibracions, calor elevada, conducció nocturna o amb clima advers, conducció per zones desconegudes o molt transitades, edat i poca experiència.

De vegades, una inadequada ergonomia per la mala col·locació del seient del vehicle o la seva absència, pot provocar una fatiga excessiva. De la mateixa manera passa amb la disposició o alçada del manillar.

Actes i situacions insegures

Una situació de risc que s'ha detectat sovint és que alguns conductors de motocicletes, bicicletes i VMPs són poc visibles per a la resta de conductors degut, entre d'altres factors, a la grandària del vehicle que utilitzen.

A banda d'aquesta característica de la conducció d'aquest tipus de transport enmig del trànsit, també hi ha d'altres accions que fan augmentar la sinistralitat, com són:

- Absència de roba reflectant en alguna zona de la indumentària, sobretot quan l'activitat es realitza en horaris nocturns.
- Ús de casc no homologat, i/o mal cordat.

Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili

- No portar la roba adequada amb protecció de les articulacions o de protecció enfront d'una caiguda.
- No portar la roba adequada contra les inclemències meteorològiques.
- Ús de calçat inadequat, com sandàlies o playeres.
- No portar guants adequats o absència d'aquests.
- Utilització d'auriculars durant la conducció.
- Incompliments de les normes de circulació.



A continuació s'indiquen un seguit de recomanacions i mesures per a una conducció segura i eficaç, relacionades amb el factor humà, adreçades a reduir l'accidentalitat de trànsit.

Sobre la CONDUCCIÓ

- Planificar els trajectes, evitant llocs en obres, grans sotracs, ressalts de calçada per reduir la velocitat, etc.
- Conduir adequadament sense fer maniobres intempestives com canvis abruptes de carril o frenades, tenint en compte que molts vehicles no disposen de llum de fre o de maniobra.
- Senyalitzar les maniobres a realitzar, principalment els gir a la dreta o esquerra.
- Prestar especial atenció a la senyalització pintada en la calçada, com línies de carrils i passos de zebra, prenent consciència que l'adherència del vehicle a aquesta zona pintada és diferent de la del ferm restant. A aquesta mesura preventiva se li prestarà especial atenció en dies de pluja, i/o en dies i hores en què la humitat s'acumula en l'asfalt.
- Respectar els límits de velocitat especificats per la via de circulació.
- Respectar els límits de velocitat especificats del vehicle, sobretot bicicletes elèctriques i altres VMP.
- Evitar els angles morts de la resta de vehicles; normalment es donen quan se circula en paral·lel.
- En trajectes amb bicicletes i altres VMP ha de predominar l'ús dels carrils bici i de la calçada, evitant la circulació per voreres o zones de vianants.
- Extremar la circulació a prop d'escoles, dins les ciutats i les hores punta de zones comercials.





Sobre el CONDUCTOR

- Usar equips de protecció, si és possible especificats com epis i, sinó, utilitzar peces de roba de seguretat de reconegut prestigi en guants, roba de seguretat contra caigudes, peces d'hivern i peces d'alta visibilitat.
- Amb condicions meteorològiques adverses, modificar i adequar la conducció a les noves condicions.
- Circular amb línia recta sense fer “esses” entre els vehicles i indicant amb anticipació qualsevol canvi de direcció per tal que els altres conductors sàpiguin amb suficient antelació quins seran els seus moviments.
- No usar auriculars ni telèfon mòbil durant la conducció i planificar les rutes amb el GPS prèviament a l'inici del trajecte.
- Solament s'utilitzarà motxilla per al transport de mercaderies amb pesos inferiors a 3 kg i de petites dimensions, en cap cas s'ha de transportar objectes que impedeixin veure i agafar el manillar amb les dues mans.
- Utilitzar casc durant els trajectes, inclús en vehicles que no hi estan obligats. El casc, en cas de ser obligatori (motocicletes), serà homologat, i en tots els casos anirà ben subjecte amb la seva cordada inferior o barbuqueig.
- Instruir-se en coneixements bàsics del codi de circulació, específicament per a treballadors autònoms que fan servir vehicles on no es necessita el carnet de conduir.

Riscos en el consum d'alcohol i altres drogues

El consum d'alcohol i altres drogues en l'exercici professional amb conducció de vehicles provocarà una reducció temporal de les capacitats del treballador, tant físiques com mentals (somnolència, distraccions, etc.).

Tanmateix, cal ressaltar que alguns tractaments mèdics podran afectar a les condicions físiques i cognitives del treballador, especialment a l'hora de realitzar la conducció. Així, es fa necessari consultar a un facultatiu en cas de dubtes al respecte.

Les begudes alcohòliques es caracteritzen per la quantitat d'alcohol que contenen, de manera que l'alcoholèmia serà més alta amb una beguda d'alta graduació (com els destil·lats) que amb la mateixa quantitat d'una altra beguda de baixa graduació (com la cervesa).



Circumstàncies personals com l'edat, sexe i pes de la persona, així com l'estat de fatiga, estrès o algunes malalties poden potenciar els efectes negatius de l'alcohol sobre la persona, alterant el seu comportament i dificultant enormement l'acció de conduir.

- El temps de reacció és notablement més llarg en un conductor que hagi ingerit alcohol. D'altra banda, l'alcohol produeix una eufòria que fa ser imprudent a l'hora de conduir. Per evitar aquestes situacions de risc, es recomana no consumir begudes alcohòliques ni altres drogues, abans o durant la conducció.
- Conduir sota els efectes dels medicaments pot ser tant o més perillós que sota els efectes de l'alcohol, ja que alguns efectes secundaris fan disminuir la capacitat de percepció o provoquen somnolència. Per això, és recomanable llegir molt bé els prospectes i comprovar si el medicament té efectes secundaris que afectin la conducció.

2. FACTORS AMBIENTALS

El trasllat de la mercaderia d'un origen a un destí ha de fer-se per una via de circulació. L'estat de la via, el seu traçat, amplada, pendent, carrils de circulació són, entre molts d'altres, condicionants que s'han de tenir en compte.

A més a més, existeixen una altra sèrie d'elements canviants, com poden ser el trànsit i la seva supervisió, mitjançant semàfors, senyalització, controls policials, passos de vianants, altres vehicles, vianants, etc.

I, per últim, la climatologia, boira, pluja, neu, gel, foscor de la nit, ... Tots ells són elements que afecten la nostra presa de decisions i que poden desencadenar un accident.

L'estat de la via

- La conservació i estat del paviment. Aquest tendeix a deteriorar-se, i el que pot ser un bon ferm pel trànsit de cotxes, no ho és pel trànsit de motocicletes i molt menys per a vehicles com bicicletes i altres VMP. Qualsevol regruix pot convertir-se en un obstacle, un embornal mal ajustat, o un sot de petites dimensions poden ser un risc per a alguns vehicles.
- Una causa important d'avaries i deterioraments en els nostres vehicles ve determinada per l'estat de les vies de circulació.
- La seva geometria, disseny o traçat, l'amplada dels carrils i tipologia de carrils, si aquests són per ús de VMP exclusivament, o si són carrils compartits amb altres vehicles.
- El pendent, sobretot quan està humida i circulen vehicles de 2 rodes, i el risc dels quals es pot incrementar si no hi ha un bon peralt de la via, o si hi ha elements com passos de vianants o regruixos en la via per reduir la velocitat.

L'entorn de la via

- La presència de barreres protectores, bol·lards, baranes, objectes del mobiliari urbà que es poden barrejar amb carrils especials per bicicletes i altres VMP.
- Interseccions i gloriets que interrompen la continuïtat de carrils específics per bicicletes i altres VMP.
- La senyalització i la seva localització en molts casos no visible o situada en llocs inadequats.
- La visibilitat i il·luminació deficient en carrers no centrals es suma a l'escassa i no regulada il·luminació de certs vehicles com bicicletes i altres VMP.
- Les obres en les vies de circulació poden estar presents en la ruta cap a l'entrega i incidir sobre els vehicles lleugers amb més facilitat de forma negativa.

La climatologia

- Una climatologia adversa fa la conducció molt més perillosa. I això es veu agreujat, especialment, en cas de motocicletes, bicicletes i altres VMP.
- Amb pluja, neu o gel, el paviment es torna relliscós, fent que qualsevol vehicle de 2 rodes pugui "patinar" en l'asfalt davant una corba o frenada.
- En cas de pluja, neu o boira la visibilitat disminueix.

Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili

- La nocturnitat de moltes d'aquestes activitats, ja que gran part de l'activitat la realitzen en horaris nocturns, poden incrementar les conseqüències dels riscos climatològics esmentats, poca visibilitat, fatiga o esforç visual.
- La senyalització viària, com passos de vianants i marques de carril a terra, malgrat fer servir pintures especials, és diferent de la resta de l'asfalt i més rellosca, sobretot amb humitat.
- L'estabilitat dels vehicles de dues rodes es veu compromesa amb el vent, sobretot el vent ratxat.
- En èpoques hivernals, l'excés de roba, o roba inadequada, fa que es perdi destresa en els moviments de control de la conducció.
- El vent, sobretot en vies interurbanes, pot perjudicar l'estabilitat de la moto, bicicleta o VMP.
- En èpoques caloroses pot haver-hi una reducció de roba, quedant més exposat enfront una caiguda sense protecció. Aquest problema es veu augmentat en vehicles sense motor amb bicicletes o altres VMP.



El trànsit

- Condicions del trànsit, embussos, retencions i congestions. Molts dels desplaçaments es realitzen en hora punta, amb trànsit intens, i amb diversitat de vehicles: cotxes, camions, autobusos, etc.
- Llocs on es barreja el trànsit rodat amb el de vianants; adults i nens, animals domèstics, etc., com poden ser centres històrics de ciutats o zones amb circulació restringida als cotxes, però on sí que poden circular bicicletes i altres VMP.

A continuació s'indiquen un seguit de recomanacions i mesures per a una conducció segura i eficaç, relacionades amb els factors ambientals, adreçades a reduir l'accidentalitat de trànsit.

Sobre les CONDICIONS CLIMATOLÒGIQUES ADVERSES

Com ja s'ha dit, la conducció amb condicions climatològiques adverses presenta dificultats derivades de la pèrdua d'adherència dels pneumàtics, de l'augment de la distància de frenada o de la manca de visibilitat, pel què sempre en aquestes condicions haurem de:

- Reduir la velocitat, ajustant-la a les condicions de visibilitat i de frenada.
- Augmentar la distància de seguretat amb el vehicle que ens precedeix.
- Frenar de manera suau i no fer maniobres brusques.
- Tenir cura en zones ombrívols i humides ja que el paviment serà més rellescós.
- Preveure un major temps de transport i lliurament de les mercaderies i menjars.

Sobre les VIES DE CIRCULACIÓ

Podem minimitzar els riscos derivats de les condicions de la via buscant rutes alternatives i horaris més adients per circular-hi.

En especial i sempre que ens sigui possible evitarem circular:

- Carrers pròxims a escoles a les hores d'entrada i sortida d'aquests donat el gran nombre de vehicles i vianants que hi trobem.
- Carrers i zones amb paviments irregulars o malmesos o amb guals reductors de velocitat.
- Zones d'obres amb circulació de vehicles pesats
- Amb bicicleta o VMP, circula pel carril bici i si no n'hi ha, circula per la part central del carril en línia recta sense fer zig zags i respectant els semàfors.
- Amb bicicleta o VMP, quan circulem per espais compartits i senyalitzats amb vianants, s'ha de tenir en compte que la prioritat sempre serà d'aquests últims.

3. FACTORS TÈCNICS

Un factor tècnic és tot allò relacionat amb les condicions en què està el vehicle o mitjà de transport i les mesures de seguretat amb les què compta.

Els vehicles que condueixen els conductors de repartiment a domicili són motocicletes, bicicletes i altres VMP, generalment de propietat del mateix conductor que, en moltes ocasions, no disposa d'un poder adquisitiu elevat, pel que el manteniment del vehicle no és el més adequat.

Mantenir els vehicles en bones condicions tècniques és fonamental. Enllumenat i senyalització, eixos, rodes, pneumàtics i suspensió i frens són la diferència entre el risc i el perill en la seva conducció.

En constant evolució tècnica, les millores implementades en seguretat fan que aquest factor pugui minimitzar el seu impacte global sobre la sinistralitat. El simple fet de passar d'un fre de sabata a un de disc millora la seguretat en el frenat, igual que l'ABS està ja en moltes motocicletes.

El mitjà de transport

- El vehicle i el seu manteniment de vegades són de propietat personal del treballador, i no estan subjectes a un manteniment o control adequats per gent especialitzada.
- Tenir en compte l'antiguitat del vehicle, que habitualment disposa d'un sistema de seguretat poc actualitzat, així com poc control sobre la realització de revisions periòdiques o la ITV, no obligada en vehicles com bicicletes i altres VMP.
- Defectes o absència en la seguretat activa, com l'estat de frens, els sistemes d'amortiment, l'estat dels pneumàtics i la seva pressió, o l'absència de sistemes de senyalització i il·luminació, com llums o reflectors no instal·lats.
- Absència de seguretat passiva, com són l'ús de peces de roba de protecció, guants, jaquetes, pantalons que redueixin la fricció en les caigudes, absència de la utilització del casc en vehicles que no hi estan obligats, com bicicletes i altres VMP.
- De vegades es manipulen per a tenir més potència, sobretot en el cas dels ciclomotors i patinets.

Accessoris o acoblaments del vehicle

Maleta-bossa porta càrregues

- El portaequipatge o bossa porta càrregues a vegades de grans dimensions versus el vehicle al qual va subjecte pot provocar inestabilitat en la càrrega, fent que es pugui moure en el seu interior provocant una pèrdua de l'equilibri al conductor.
- L'ancoratge del portaequipatge no és universal pel que no és adaptable a qualsevol classe de vehicle.

Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili

- Un mateix portaequipatge pot arribar a instal·lar-se en motocicletes, bicicletes i patinets sense tenir en compte dimensions, pesos, sistemes d'ancoratge, etc., compromentent la seva seguretat en el desplaçament i en cas d'accident es converteix en un possible agreujant.
- Portaequipatge que directament el duu la persona ancorat al seu cos amb el risc de pèrdua d'equilibri en la conducció, o provocar dolors musculars per carregar amb pes extra a l'espatlla.



Sistemes GPS afegits o acoblats

- En la majoria de les ocasions els sistemes de navegació (GPS/aplicacions mòbils) solen ser aportats pel mateix treballador. El sistema d'ancoratge no és compatible amb el vehicle utilitzat. Poden ocasionar que la seva consulta durant la marxa no sigui efectiva i pugui implicar un risc d'accident.



Implementació de bateries

- Instal·lacions particulars de bateries en bicicletes o tricicles i sense passar cap mena de reglamentació (solen ser de liti) comporten un risc d'incendi o explosió si s'escalfen en excés, durant el funcionament d'alta exigència o en les operacions de càrrega.

A continuació s'indiquen un seguit de recomanacions i mesures per a una conducció segura i eficaç relacionades amb el factor tècnic, adreçades a reduir accidentalitat de trànsit.

Sobre EL VEHICLE

- Per evitar riscos de vibracions, assegura't que el seient i els amortidors estan en bon estat.
- Comprovar l'estat dels pneumàtics periòdicament (dibuix, esquerdes, deformacions, objectes clavats o altres anomalies) i substituir-los si és precís.
- Comprovar la pressió dels pneumàtics periòdicament i ajustar-la al que indica el fabricant.
- Revisar l'estat dels frens periòdicament, i, en cas de frens de disc, incloure la revisió del mateix disc (acció no realitzada en bicicletes i altres VMP).
- Ajustar les mesures del vehicle a la persona que el condueix, altura del manillar, altura del selló, orientació de les manetes de fre, etc.
- Revisar els acoblaments del portaequipatge, haurà d'estar ben subjectada al vehicle, primant els portaequipatges rígids enfront dels no rígids o motxilles portades pel mateix conductor.
- Revisar els sistemes d'il·luminació; és obligatori com a mínim, disposar d'un llum davanter i catadiòptric del darrere.
- La instal·lació de bateries en bicicletes i altres VMP es farà amb un sistema de seguretat de tall per escalfament excessiu, durant ús i càrrega d'aquesta.

Sobre L'EQUIP DE TREBALL

La utilització dels equips de protecció poden salvar la vida de la persona treballadora o reduir les conseqüències de l'accident.

- El CASC. És l'equip de protecció més important, ja que protegeix al conductor de possibles traumatismes craneo-encefàlics. En els vehicles de motor de dues rodes és obligatòria la seva utilització. Ha de ser d'ús individual, homologat i adequat a la talla del cap de la persona.
- Els GUANTS. A més d'assegurar un aïllament tèrmic apropiat a les condicions climatològiques, en cas de caiguda han de protegir les mans de les cremades provocades pel fregament amb el terra. Tanmateix, la seva utilització no ha de provocar una pèrdua de la sensibilitat en conduir.
- El CALÇAT. Es recomana un calçat amb sola antilliscant i sense cordons, amb subjecció del taló i turmell. Tanmateix, és recomanable, sobretot a l'hivern, que sigui de material impermeable.

- La ROBA de TREBALL. Ha de protegir de les inclemències meteorològiques i del contacte amb l'asfalt en cas de caiguda. Preferiblement, ha de ser de colors fàcilment visibles, sobretot a la nit, i amb bandes reflectants.



4. FACTORS ORGANITZATIUS

El sector del transport i repartiment a domicili comporta unes situacions específiques i a l'hora molt singulars que incideixen en la mateixa activitat. Els treballadors sovint solen ser joves amb baixa qualificació professional o bé estudiants que realitzen l'activitat de manera transitòria compatibilitzant els estudis i el treball.

Els **factors psicosocials** en el treball es defineixen com aquelles condicions relacionades amb l'organització, el contingut del treball i la realització de la tasca, que poden afectar a la salut del treballador i a l'exercici de la seva labor.

Al sector del transport i repartiment a domicili els factors psicosocials poden provocar situacions adverses pel treballador, afectant de forma negativa al seu benestar, salut, seguretat i/o el desenvolupament del treball.

Entre els factors psicosocials existents en les activitats de transport i repartiment a domicili, el més característic, derivat de la sobrecàrrega i ritme de treball, és l'estrès per lliurar les mercaderies a temps i el major nombre possible. En aquest sentit la gestió algorítmica del servei o de les condicions de treball, a través d'una plataforma digital de la connectivitat de les persones que presten aquests serveis

retribuïts, de no tenir en compte els aspectes de seguretat i salut laboral, podrien encara potenciar més aquest estrès.

Els factors principals que podran generar estrès en aquesta activitat, són els següents:

- a. dificultat per acomplir amb els horaris establerts (rutes programades diàries per al repartiment de paqueteria, menjar, etc.)
- b. llarga durada de la jornada laboral, que en molts casos s'ha de compaginar amb estudis o altres feines
- c. falta de control sobre les tasques (normalment seran definides per l'organització de l'empresa)
- d. alta exigència de concentració en la conducció (velocitat ràpida per repartiment constant, etc.)
- e. atenció continuada sobre la situació del trànsit (embussaments, accidents, dificultat per a deixar el vehicle, etc.)
- f. possibles conflictes en les relacions interpersonals (interacció amb altres conductors, clients on s'efectuen entregues...)
- g. fatiga mental i/o tecnoestrès derivades de les tecnologies de la informació i les comunicacions, exigides amb una connexió contínua per poder fer el treball (connexió a APP de l'empresa)

En funció de la intensitat i duració, aquests factors psicosocials poden comportar un augment de la tensió, irritació, falta de concentració, ansietat o nerviosisme a les persones treballadores que realitzen aquests treballs que, a la llarga, poden derivar en dificultats afegides que poden afectar en el temps de reacció en la conducció del vehicle, en la capacitat de concentració, en el descans i somnolència i, tot això podrà comportar, com a situació última, un accident laboral o altres situacions que s'hauran de tenir presents.

A continuació s'indiquen un seguit de recomanacions i mesures per una conducció segura i eficaç relacionades amb l'organització del treball i els factors psicosocials, adreçades a reduir accidentalitat de trànsit.

Sobre L'ORGANITZACIÓ DEL TREBALL

- Evitar jornades de treball prolongades i respectar l'horari (disposar d'una plantilla d'acord amb les necessitats de repartiment diàries) programant torns de treball amb antelació suficient per a afavorir la conciliació familiar i social.
- Respectar els períodes de conducció establerts en la normativa vigent, així com les pauses i descansos necessaris incidint en la formació i informació dels repartidors, amb l'objectiu de conscienciar sobre la importància d'una conducció segura.
- Planificar les rutes de repartiment de manera eficient i amb antelació, fomentant la participació del treballador. En aquesta planificació s'haurà de tenir en compte evitar zones de concentració d'accidents, de trànsit elevat de vehicles i aquelles on es produeix aglomeració de persones o vehicles en determinades franges horàries com poden ser les pròximes a les escoles o zones molt comercials.

Gestió de la PRL en les activitats de transport i repartiment a domicili

- Treballar sota objectius i terminis raonables que permetin l'adaptació i la realització professional, així com la seva motivació.
- Afavorir la hidratació i la promoció de la salut en l'adquisició d'hàbits saludables relacionats amb la pràctica d'exercici físic, una alimentació adequada, descans suficient i no consumir alcohol o altres drogues.
- Cal ressaltar que la planificació de les jornades de treball en aquest sector no sempre serà fàcil, ja que dependrà de múltiples factors, moltes vegades difícils de controlar: embussos, dificultat d'estacionament, tipus de mercaderies transportades (paquets o menjar...), Així i tot, també, cal dir que, davant una mateixa situació, no tots els treballadors poden arribar a patir les mateixes conseqüències, perquè dependrà, en gran manera, de la naturalesa de cada individu.

Aspectes de SEGURETAT PERSONAL

- Evitar els lliuraments en llocs que semblin buits o en habitacions d'hotels.
- Estacionar el més a prop possible del lloc de lliurament, i en horaris nocturns buscar zones il·luminades.
- Limitar el pagament en efectiu i utilitzar altres mitjans de pagament telemàtics.
- Anul·lar lliuraments o extreure les mesures de seguretat si el client es mostra agressiu.
- Si creu que l'estan seguint o se sent amenaçat, dirigir-se a una àrea concorreguda i demanar ajuda.
- Facilitar als treballadors de telèfon mòbil i dotar-lo d'un botó d'emergència de trucada automàtica en cas que es trobin en alguna situació de perill, accident o robatori.

Conclusions i recomanacions finals

El creixement de l'activitat del repartiment amb motocicletes o amb vehicles lleugers s'ha vist incrementat amb l'auge del comerç electrònic de proximitat, que ha donat pas a la micromobilitat urbana. En aquest sentit, el transport de petites mercaderies amb bicicleta i amb vehicles de mobilitat personal (principalment patinets) ha arribat a les ciutats per quedar-s'hi, compartint vies de circulació amb vianants, cotxes, camions, autobusos i furgonetes; per la qual cosa resulta imprescindible promoure la prevenció de riscos laborals en aquest sector d'activitat, per millorar la seguretat i salut de les persones treballadores que efectuen aquest transport.

El pla de prevenció de riscos laborals, juntament amb l'avaluació dels riscos i la planificació de l'activitat preventiva (els seus dos instruments essencials), és l'element central de la gestió de l'empresa. La seva finalitat és aconseguir la integració de la prevenció en l'organització i la protecció eficaç de la seguretat i salut dels treballadors.

Les empreses han de contemplar els riscos laborals (principalment de seguretat viària) dels seus treballadors en les avaluacions de riscos, adoptant mesures per prevenir-los. Els factors de risc indicats en aquest document-guia (humans, tècnics, ambientals i organitzacionals) seran la clau i el punt de partida per l'elaboració del Pla de Prevenció.

Pel que fa als riders o repartidors de mercaderies o menjar a domicili, per la prevenció dels riscos laborals derivats de les condicions de treball del transport i repartiment a domicili, cal:

- Disposar d'una correcta formació i informació sobre l'ús del vehicle i els sistemes de seguretat i protecció que han de fer servir durant el repartiment.
- Tenir coneixements i informació de la normativa de circulació urbana, sobretot en aquells que no disposen de cap permís de conduir (moto o cotxe) i complir sempre amb les normes de circulació.
- Conèixer i respectar els temps de conducció/descans adequats a les condicions climatològiques del moment i les jornades màximes diàries i setmanals.
- Planificar les rutes de la forma més eficient possible d'acord amb la intensitat del trànsit i possibles incidències existents en la via (obres).
- Utilitzar elements de fixació per portar la càrrega ben subjecta, evitant la sobrecàrrega de paquets sobre la persona.
- Ser conscients sobre els riscos que poden causar estrès i distraccions en la conducció amb bicicleta, com l'ús d'auriculars i del mòbil.
- Fer servir roba adequada i els equips de protecció necessaris, almenys casc, guants i jaqueta.
- Fer-se visible en tot moment evitant la ziga-zaga entre vehicles o apropar-se massa a la part del darrere del vehicle del davant o que circula al carril del costat, evitant els angles morts en què no et poden veure.



Bibliografia

- 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

Legislació

- Reial decret legislatiu 8/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei General de la Seguretat Social.
- Llei 31/1995, de 8 de novembre, de Prevenció de Riscos Laborals.
- Reial decret 39/1997, de 17 de gener, pel qual s'aprova el Reglament dels Serveis de Prevenció.
- Resolució de 12 de gener de 2022, de la Direcció General de Tráfico, per la qual s'aprova el Manual de característiques dels vehicles de mobilitat personal.
- Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària.
- Reial decret 171/2004, de 30 de gener, pel qual es desenvolupa l'article 24 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de Prevenció de Riscos Laborals, en matèria de coordinació d'activitats empresarials.
- Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament General de Circulació, aprovat per Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre i el Reglament General de Vehicles, aprovat per Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit.
- Reial decret llei 9/2021, d'11 de maig, pel qual es modifica el text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, per garantir els drets laborals de les persones dedicades al repartiment en l'àmbit de plataformes digitals. Conegut popularment com la Llei "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 ORDENACIÓN DE
LA SEGURIDAD SOCIAL

