

ESTUDIO SOBRE **SEGURIDAD VIAL** **LABORAL EN** **CASTILLA-LA MANCHA** **2019**

Factores de Riesgo y **Medidas Preventivas.**

Convocatoria Transversal 2018

Código de acción: AT2018-0004 "ASESORAMIENTO EN PRL PARA TRABAJADORES Y SUS REPRESENTANTES E INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE ALGUNOS FACTORES DE MAYOR ACCIDENTABILIDAD"

DICIEMBRE 2019

FINANCIADO POR:



ÍNDICE DEL INFORME

- 0. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE MOTIVOS.**
- 1. OBJETO Y PROMOTOR DEL ESTUDIO.**
- 2. ALCANCE.**
 - A. TERRITORIAL DEL ESTUDIO ESTADÍSTICO.**
 - B. PERSONAL.**
 - C. TEMPORAL- PLANIFICACIÓN CRONOLOGICA.**
 - D. TRASVERSAL EN TERRITORIO.**
- 3. OBJETIVOS DEL INFORME.**
- 4. FICHA TÉCNICA DE LA ENCUESTA-ESTUDIO.**
 - A. UNIVERSO DE REFERENCIA.**
 - B. MUESTRA Y PROCEDIMIENTO DE RECOGIDA DE DATOS E INFORMACIÓN RELEVANTE.**
 - C. REPRESENTATIVIDAD.**
 - D. MODELO DE ENCUESTA UTILIZADA.**
- 5. ACCIDENTE DE TRÁFICO LABORAL. FACTORES DE RIESGO REFERENTES A LA SEGURIDAD VIAL LABORAL.**
- 6. MEMORIA DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS. REFERENTE A LOS DATOS:**
 - A. SOCIOECONÓMICOS.**
 - B. AL TIPO DE CONTRATO O RELACIÓN LABORAL.**
 - C. ACTITUDES PERSONAL Y DE ORGANIZACIÓN QUE PUEDEN AFECTAR A LA CONDUCCIÓN.**
- 7. CONCLUSIONES DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS.**
- 8. MEDIDAS PREVENTIVAS GENERALES QUE DEBEN INCLUIRSE EN LA POLÍTICA PREVENTIVA.**
- 9. CONCLUSIONES GENERALES DEL ESTUDIO.**
- 10. FUENTES DE INFORMACIÓN.**

0. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE MOTIVOS.

En el amplio espectro de la siniestralidad laboral y en el innumerable listado de posibles consecuencias dañinas que pueden afectar negativamente a la seguridad y la salud de los trabajadores por el hecho de tener una actividad laboral o profesional independiente tenemos los accidentes de tráfico.

La siniestralidad vial laboral es aquel daño que padece un trabajador o trabajadora durante su jornada de trabajo o en la incorporación o retorno al centro de trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De la misma manera que se producen millones de desplazamientos por otros motivos distintos a los laborales, estos sin lugar a dudas ocupan un montante clave en lo relativo al volumen total de los trayectos, dado que la mayoría de los trabajadores se desplazan diariamente desde sus hogares a sus puestos de trabajo y viceversa en vehículo privado o de empresa. En tanto que la movilidad y la necesidad de desplazarnos forman parte de nuestro día a día, y conlleva un riesgo de sufrir accidentes de tráfico del mismo modo que los desplazamientos que se realizan por motivos de trabajo o los también llamados desplazamientos en misión.

En lo que se refiere en términos generales la seguridad vial influye de manera integral, puesto que podemos ser víctimas o responsables de un accidente y porque, desde el primer momento que nos sentamos al volante somos los

principales responsables del resto de ocupantes del vehículo y de todos los bienes materiales que puedan estar afectados.

Los accidentes de tráfico constituyen un problema social y de salud. Social porque afecta a todos los miembros de la sociedad, y de salud porque pueden implicar muertos, heridos, incapacidades temporales o permanentes, daños psicológicos, etc; los accidentes de tráfico dentro del ámbito laboral también contemplan un serio problema socio laboral, de pérdida de salud para los trabajadores, de coste profesional y personal con pérdidas de oportunidades de en su ámbito más inmediato y por supuesto también por perdidas económicas y de oportunidad para las de organizaciones empresariales y para la Estado, con todos los costes directos e indirectos que afectan a la siniestralidad laboral.

Desde una perspectiva preliminar es importante decir que la siniestralidad vial en Castilla-La Mancha arroja datos muy significativos y que es conveniente tener en cuenta desde el inicio del Estudio y es que, de los más de 1800 fallecidos en ámbito vial en España, 100 lo hacen en las vías de circulación de Castilla-La Mancha. Dato que queremos comparar con los registros de siniestralidad laboral general en Castilla-La Mancha, y es de los 32 fallecidos en accidente de trabajo en las empresas de Castilla-La Mancha en 2018, 9 de ellos pierden la vida en accidentes en el transcurso de su actividad y horario laboral en jornada, es decir

en accidentes en misión y otros 9 más trabajadores fallecidos en accidentes in itinere. De modo que de los 32 accidentes mortales en Castilla-la Mancha en el año 2018, 18 de ellos tienen que ver con la seguridad vial, estos suponen un total del 56% de los totales.

Hoy en día todo es diferente a las rutinas de desplazamientos años atrás, se han producido cambios muy profundos en las dos últimas décadas, nada tiene que ver hoy los procesos de trabajo y las formas de desplazarse a los centros de trabajo. Se produce un incremento del sector servicios, creciendo el peso del transporte en general y el transporte por carretera en particular en la economía, convirtiéndose este último en el eje esencial de la distribución de mercancías ya sean de tipo industrial o productos perecederos. También una importante salida del sector industrial y de servicios fuera de los núcleos urbanos, a la par con una salida de gran parte de la población fuera también de las grandes ciudades creando grandes centros residenciales, todo ello acompañado por una deficitaria red de transporte público de la cual Castilla-La Mancha no es ajena.

En base a estos antecedentes iniciamos el estudio siguiente. Un informe estadístico de muestreo a través de encuestas a los trabajadores en donde pretendemos dar a conocer los factores de riesgos más significativos que producen y provocan la siniestralidad vial laboral en la región y con el mismo

motivo proponer las medidas correctoras y preventivas más certeras a fin de poder evitar o reducir estos índices de siniestralidad.

Tenemos la certeza absoluta que la última y única responsabilidad no es del trabajador por el hecho de ser él quien maneja el vehículo en las vías de circulación, cuestión que hasta la fecha ha estado imperando en la sensibilidad de la sociedad en general y del ámbito empresarial. Mientras que una política preventiva adecuada debe contemplar una serie de factores de riesgo que afectan a la siniestralidad vial laboral. Que además de las circunstancias de la vía de circulación, la mayor o menor densidad de tráfico y por supuesto advertir y ser consciente del vehículo con el que se circula, hay otra serie de factores que afectan a la siniestralidad vial laboral, como es la organización del trabajo, horarios, cargas de trabajo, relaciones de tipo psicosocial en el trabajo, que provocan estrés, ansiedad, falta de concentración, etc. este sin lugar a duda es el objetivo que queremos hacer ver y si bien es cierto que no es el único responsable de la siniestralidad sí que es un factor importante a la hora de determinar los riesgos a los que los trabajadores de Castilla-La Mancha están expuestos.

Debemos indicar que en base al compromiso que posee nuestro sindicato con la FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES, F.S.P que

es quien promueve y financia este informe de siniestralidad vial laboral en Castilla-La Mancha, queremos insistir y recalcar que la Unión General de Trabajadores de Castilla-La Mancha continúa comprometida con la seguridad laboral, la mejora en las condiciones de trabajo de los castellanos manchegos y en la intención de colaborar y proponer todas aquellas medidas y soluciones para revertir dichos índices negativos en siniestralidad laboral. En base a este criterio se deberá perseguir un objetivo claro en cuanto a perseguir y alcanzar la mejora de las condiciones de trabajo de la población trabajadora.

1. OBJETO Y PROMOTOR DEL ESTUDIO.

La Unión General de Trabajadores de Castilla-La Mancha elabora este **“Estudio sobre Seguridad Vial Laboral en Castilla La Mancha”** realizado durante entre los meses de junio a octubre de 2019 y situando los datos de siniestralidad vial laboral del último año 2018 y anteriores, y enmarcado en la Convocatoria Transversal 2018, con Código de acción: AT2018-0004 "ASESORAMIENTO EN PRL PARA TRABAJADORES Y SUS REPRESENTANTES E INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE ALGUNOS FACTORES DE MAYOR

ACCIDENTABILIDAD" de la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales, F.S.P. y con el nombre del producto anteriormente mencionado.

La Unión General de Trabajadores de Castilla-La Mancha como ente social activo y dinámico se encuentra implantado en todo el territorio regional, participa en todas y cada una de las instituciones públicas, de la administración regional, provincial y ámbitos comarcales y locales. Involucrado en el desarrollo social, económico y cultural de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, cuenta con más de 27.000 afiliados en toda la región, y con un nivel de representación sindical en los centros de trabajo de la comunidad autónoma de más de 3.000 delegados de personal, miembros de comité de empresa y de juntas de personal en todos los ámbitos y sectores productivos de Castilla-La Mancha, así como también un gran número de delegados sindicales y de prevención de riesgos laborales.

2. ALCANCE.

Es por todos asumido que la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales tiene como finalidad promover la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, especialmente en las pequeñas empresas, a través de acciones de información, asistencia técnica, formación y promoción del cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos, con lo que para ello es prioritario conocer el

índice de afectación que tiene la siniestralidad laboral en los centros de trabajo objeto de estudio y hasta donde y en qué términos es preciso intervenir para dotar y proveer de una mejora constante y controlada de las condiciones de trabajo.

A. TERRITORIAL.

Castilla-La Mancha se constituye como Comunidad Autónoma de España con aprobación de su Estatuto de Autonomía a través de Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto, y de acuerdo con el mandato de la Constitución Española de 1978. Está formada por los 919 municipios que integran las provincias de Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo.

Su capital es la ciudad de Toledo, sede de la Junta de Comunidades de Castilla- La-Mancha, máximo órgano ejecutivo y legislativo de la autonomía. Su ciudad más poblada es Albacete, sede del máximo órgano judicial, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha.

Castilla-La Mancha se encuentra situada en la parte central de la Península Ibérica, ocupando la mayor parte de la sub meseta sur. Limita al norte con las comunidades autónomas de Castilla y León y la

Comunidad de Madrid, al oeste con la de Extremadura, al este con las de Aragón y la Comunidad Valenciana, y al sur con las de la Región de Murcia y Andalucía.

Esta comunidad es la tercera autonomía más extensa de España, con una superficie de 79 409 km², que representa el 13,6 % del total peninsular, contando con una población a 31 de diciembre de 2018 de 2.026.807 habitantes, un 8,08 % de los cuales son extranjeros. La esperanza de vida alcanzó de media de los 82,88 años, superior a la media nacional.

B. PERSONAL.

Este alcance personal debe ser en lo que en términos técnicos de este Estudio Estadístico llamaremos a continuación El Universo de actuación del informe estadístico. Son por tanto los trabajadores afiliados a la Seguridad Social en situación de activos, y en cualquier régimen y afincados en cualquier centro de trabajo de Castilla-La Mancha y que coticen en contingencias profesionales. Estos son los que son

susceptibles de formar la población objeto de estudio y a los que les afecta el informe de siniestralidad vial laboral.

En referencia a estos datos en Castilla-La Mancha incorporamos la siguiente tabla de datos que refleja la Población Afiliada a la Seguridad Social incluyendo toda la población asalariada y toda aquella masa de trabajadores que cotizan en el Régimen Especial de Autónomos y que por tanto en base a los cambios normativos también cotizan por contingencias profesionales y por ende debemos incluirlos en el estudio de investigación.

OCUPADOS EN ALTA DE LA SEGURIDAD SOCIAL	685.800
TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA-AUTÓNOMOS	142.000
TRABAJADORES POR CUENTA AJENA- ASALARIADOS	542.800

C. TEMPORAL.

El ámbito temporal que vamos a utilizar para la recogida de datos a través de las encuestas es el correspondiente a los meses de junio a octubre del año 2019. Fechas que consideramos válidas para poder obtener una imagen lo más fiel posible, puesto que abarca un espectro temporal amplio de cinco meses.

D. TRASVERSAL EN FUNCIONALIDAD Y TERRITORIALIDAD.

Por la situación geográfica principalmente de Castilla- La Mancha con el resto del país y por la interacción que muchas de nuestras empresas poseen con un número muy importante de otras en la mayoría del resto de las Comunidades Autónomas españolas, van a darse unos factores de riesgo que no debemos obviar, y que es la cantidad de usuarios de las calzadas y vías públicas en entornos urbanos o interurbanos de fuera de nuestra comunidad que trascurren por ellas porque lo hacen en su tránsito de un lugar a otro o bien porque mantienen una relación directa o indirecta con empresas de Castilla-La Mancha. Por lo que los usuarios de las vías ya no sólo tienen que ver con el entorno social y empresarial de la

Comunidad Autónoma, sino que también prácticamente con todo el tráfico que se mueve en todo el centro de la Península Ibérica.

3. OBJETIVOS DEL INFORME. JUSTIFICACIÓN DE MOTIVOS.

Arrancamos el punto indicando que en primer lugar objetivos generales, que vienen impuestos por criterios generales y especificados remitidos por el proyecto Convocatoria Transversal 2018 con Código de acción: AT2018-0004 "ASESORAMIENTO EN PRL PARA TRABAJADORES Y SUS REPRESENTANTES E INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE ALGUNOS FACTORES DE MAYOR ACCIDENTABILIDAD" de la Fundación Estatal para la Prevención de riesgos Laborales, F.S.P.

Dichos objetivos generales establecidos para el producto "Estudio sobre Seguridad Vial Laboral en Castilla-La Mancha" son:

- Fomento y el desarrollo de una cultura preventiva que permita la implantación de la Prevención de Riesgos Laborales de una forma eficaz y eficiente en los centros de trabajo de Castilla-La Mancha.
- Impulsar la regulación en materia de prevención de riesgos laborales en el marco de la negociación colectiva de ámbito estatal o supra-autonómico, conforme a lo dispuesto en el Título III del Real Decreto

Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

- Mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo.

Mientras como objetivo específico del Estudio decimos que es el de dar conocer la situación global de cómo se encuentra la Seguridad Vial Laboral de Castilla-La Mancha, en función de la visión subjetiva que dan los trabajadores encuestados y como pueden repercutir en la seguridad vial, los comportamientos, las costumbres, hábitos, buenas o malas prácticas, obligaciones profesionales o empresariales impuestas a los trabajadores en sus cargas de trabajo, que se tiene al momento de utilizar los vehículos propios o de empresa para la actividad laboral o profesional o del mismo ponerlos en uso para desplazarse a los lugares de trabajo desde sus domicilios particulares. Es por tanto un informe en el cual pretendemos ofrecer una imagen fiel de las actitudes que tienen los trabajadores y trabajadoras de Castilla-La Mancha a la hora de ponerse en circular por vía pública con un vehículo a motor, siendo este cualquier utilitario, turismo, berlina, todoterreno, motocicleta, camioneta, camión tipo tráiler, o cualquier otro vehículo de tracción mecánica a combustión o eléctrico, incluidos los nuevos medios de transporte también utilizados por los trabajadores como son los patines eléctricos. Realizándolo en cualquier faceta funcional o temporal, siendo en actividades laborales en jornada de trabajo, en lo que se

conoce como en misión y enclavada dentro de la actividad normal y habitual de la organización de la empresa y su carga de trabajo correspondiente o bien cualquier desplazamiento que pudiera realizar el trabajador cuando se desplaza desde su lugar de residencia habitual a su lugar de trabajo, y hablaremos de despeamientos in itinere.

4. FICHA TÉCNICA DE LA ENCUESTA-ESTUDIO.

Aquí plasmamos las cuestiones establecidas para determinar de qué forma y manera se va a llevar a cabo la obtención de la información precisa para llevar a cabo el Estudio de Seguridad Vial Laboral en Castilla-La Mancha de la UGT-CLM.

A. UNIVERSO DE REFERENCIA.

Es el conjunto de los trabajadores afiliados a la Seguridad Social de los centros de trabajo de Castilla-La Mancha, incluyendo toda la población asalariada y toda aquella masa de trabajadores que cotizan en el Régimen Especial de Autónomos y que por tanto en base a los cambios normativos también cotizan por contingencias profesionales y por ende debemos incluirlos en el estudio de investigación. Estamos hablando que a día de la realización del comienzo del estudio son un total de 685.800 trabajadores y si tomamos en cuenta que el periodo

de realización de la toma de datos fue de junio a octubre de 2019, la variación en estos datos no es apreciable. Coincide por tanto con el punto 2.B. de este informe con el *Alcance Personal*.

B. MUESTRA Y PROCEDIMIENTO DE RECOGIDA DE DATOS E INFORMACIÓN RELEVANTE.

El grupo de coordinación del estudio de Seguridad Vial Laboral solicita a cinco agentes sindicales, con contrastadas habilidades sindicales y sociales, uno por cada una de las provincias de Castilla-La Mancha, que colaboren con la realización y reparto de encuestas de una forma totalmente aleatoria. En base a su actividad habitual y que realizan para el sindicato, que es la de realizar visitas a las distintas empresas de la Comunidad Autónoma, en donde atienden a afiliados, delegados de personal y miembros de comité de empresa, y trabajadores en general en todos los sectores de actividad y sin discriminar ninguna empresa por su número de plantilla; estos colaboradores una vez realizada su trabajo asignado informarán a los trabajadores de la existencia de este estudio y animarán a estos a que de una forma anónima cumplimenten las encuestas.

La muestra corresponde a un total de 200 trabajadores encuestados a lo largo de todo el territorio autonómico, llevando a cabo un reparto proporcional para cada ámbito provincial.

C. REPRESENTATIVIDAD.

Para las encuestas la representatividad es el 100% de los trabajadores de Castilla-La Mancha, en el que se incluyen estos sin diferenciar sectores de actividad público y privado, tamaño, sexo, régimen de cotización a la seguridad social, etc. formando una representatividad del universo.

E. MODELO DE ENCUESTA UTILIZADA.

	
CÓDIGO ACCIÓN: AT 2018-0004	FECHA:

Encuesta referida al Estudio sobre Seguridad Vial Laboral en Castilla La Mancha

A. DATOS SOCIODEMOGRAFICOS

1. Sexo:
 - ☐ Hombre
 - ☐ Mujer
2. Edad actual.
 - ☐ 16-17 años
 - ☐ 18-25 años
 - ☐ 26-40 años
 - ☐ 41-50 años
 - ☐ 51 años o más
3. Provincia de Castilla-La Mancha en donde desarrolla su actividad:
 - ☐ Albacete
 - ☐ Ciudad Real
 - ☐ Cuenca
 - ☐ Guadalajara
 - ☐ Toledo
 - ☐ Varias provincias a la vez de la región o de comunidades limítrofes
4. En sector de actividad trabajas:
 - ☐ Agricultura
 - ☐ Construcción
 - ☐ Servicios
 - ☐ Industria
 - ☐ Administración Pública

B. DATOS RELATIVOS AL CONTRATO.

5. Qué tipo de contrato tiene en la actualidad:
 - ☐ Indefinido
 - ☐ Temporal

6. El contrato de trabajo es:

- ☐ A tiempo completo
- ☐ A tiempo parcial

7. Trabajas a turnos:

- ☐ Si
- ☐ No

8. Trabajas los fines de semana:

- ☐ Si
- ☐ No

8.2. Trabajas en horario nocturno:

- ☐ Si
- ☐ No

C. DATOS RELATIVOS A LA CONDUCCIÓN Y SEGURIDAD VIAL.

9. El modo de transporte o transportes utilizados en la realización del trayecto al trabajo:

- ☐ Andando
- ☐ Coche
- ☐ Motocicleta / ciclomotor
- ☐ Furgoneta
- ☐ Bicicleta
- ☐ Transporte público (tren, bus, metro)
- ☐ Transporte colectivo de empresa

Atención: Si ha contestado EN LA PREGUNTA ANTERIOR alguna de las opciones "Andando, Transporte público (tren, bus, metro) o Transporte colectivo de empresa, ha concluido la encuesta. MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION.

10. En algún momento del trayecto en tu trabajo con el vehículo tanto para el desplazamiento si es con el propio o bien con vehículo de empresa se realiza en horario nocturno.

- ☐ Si
- ☐ No



11. La distancia media que recorre cada día para ir y volver del trabajo es de:

- ☐ Menos de 10 Km
- ☐ Entre 10 y 30 Km
- ☐ Más de 30 Km

12. ¿Conduce su vehículo hablando por el móvil **CON** dispositivo homologado de "Manos Libres"?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

13. ¿Conduce su vehículo hablando por el móvil **SIN** dispositivo homologado de "Manos Libres o bien el mismo para consultar mensajes tipo Wassap o SMS"?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

14. ¿Conduce su vehículo mientras realiza otras acciones como fumar, beber, comer, manipular la radio o el navegador?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

15. Utiliza los dispositivos de seguridad del vehículo (casco en moto o bici, cinturón de seguridad en coche, ...)

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

16. ¿Respetas los límites de velocidad de la vía por la que circula?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

17. ¿Mantiene las distancias de seguridad?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

18. Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico en el trayecto de ida o vuelta de trabajo o bien en desplazamiento en la jornada de trabajo?

- ☐ Si
- ☐ No

19. En caso de haber respondido afirmativamente a la pregunta anterior, ¿has estado con incapacidad temporal para recuperarte de dicho accidente?

- ☐ Si
- ☐ No

20. En caso de haber respondido afirmativamente a la pregunta anterior, ¿sabes si el accidente te lo han reconocido como accidente laboral?

- ☐ Si
- ☐ No

21. ¿Durante el último año ha padecido somnolencia durante la conducción?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

22. ¿Realizas un mantenimiento preventivo del vehículo?

- ☐ Sí, periódicamente lo llevo a taller para revisión
- ☐ No, solo acudo a taller cuando tengo avería o similar
- ☐ No, el vehículo no es de mi propiedad

23. En caso de llegar tarde al trabajo por causas debidas a la conducción, exceso de tráfico, colapso en las vías por accidente de tráfico, averías, etc., ¿recibe alguna sanción de tipo verbal, apercibimiento o reprimendas por su superior?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

D. SÓLO SI TE DESPLAZAS CON VEHÍCULO DE EMPRESA O PROPIO DURANTE LA JORNADA DE TRABAJO.

24. En caso de que realice desplazamientos durante la jornada laboral, cual es la distancia media recorrida cada día durante la misma:

- ☐ 0 km, no hago desplazamientos durante la jornada
- ☐ De 0 a 10 Km
- ☐ Entre 10 y 50 Km
- ☐ Más de 50 Km

25. En caso de utilizar vehículo de empresa o el tuyo propio dentro del horario habitual, tiene posibilidad de organizarse usted mismo sus rutas y desplazamientos.

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca



26. Durante la jornada de trabajo en los desplazamientos, si llegas tarde a algún requerimiento o servicio que atender por causas debidas a la conducción, exceso de tráfico, colapso en las vías por accidente de tráfico, averías, etc., ¿recibe alguna sanción de tipo verbal, apercibimiento o reprimendas por su superior?

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

27. Estás obligado continuamente a estar comunicado con tu empresa, vía teléfono móvil, para recibir información o mandatos y cambios de trabajo sobre la marcha:

- ☐ Siempre
- ☐ Casi siempre
- ☐ Frecuentemente
- ☐ Casi nunca
- ☐ Nunca

28. ¿Realiza la empresa un mantenimiento preventivo de los vehículos de empresa?

- ☐ Sí, periódicamente lo llevo a taller para revisión
- ☐ No, solo acudo a taller cuando tengo avería o similar
- ☐ No, el vehículo no es de mi propiedad

29. ¿Qué tipo de acciones lleva tu empresa relacionadas con la seguridad vial?

- ☐ Formación periódica en materia de prevención de riesgos laborales, incluyendo acciones sobre riesgos de accidentes in itinere o en desplazamientos o misión.
- ☐ Información relativa a la seguridad vial, tipo cartelería o anuncios
- ☐ Campañas de sensibilización
- ☐ Implantación de un plan de movilidad
- ☐ No realiza ninguna acción

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION

El modelo para la recogida de datos que hemos diseñado consta de 29 cuestiones distintas, divididas en 4 grupos que van del grupo A al D enmarcados estos en una temática diferente en lo que se recoge información relativa a:

- A. Datos Sociodemográficos. Como el sexo, edad, localización y sector de actividad.
- B. Datos relativos al Contrato. Tipo de contrato, porcentaje de jornada en el mismo, y si trabaja a turnos, fines de semana y en horario nocturno.
- C. Datos relativos a la conducción y Seguridad vial. En este grupo ya realizamos la primera selección, de manera que todos aquellos que no utilicen de habitual transporte privado, vayan andando o bien utilicen transporte público o colectivo de empresa, quedan ya fuera de las siguientes cuestiones a analizar.
- D. Desplazamientos con vehículo de empresa p propio durante la jornada de trabajo. Tipos de desplazamientos, tiempos de duración, cargas de trabajo, riesgos psicosociales por estrés, ansiedad, problemas con el tráfico que redunden en malestar en la dirección, mantenimientos de los vehículos propios o de empresa, formación e información.

5. ACCIDENTE LABORAL DE TRÁFICO Y FACTORES DE RIESGO REFERENTES A LA SEGURIDAD VIAL LABORAL.

El accidente laboral vial es aquel que sufre un/a trabajador/a durante su jornada de trabajo o en los trayectos de ida y vuelta domicilio-trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes laborales de tráfico:

- **Accidentes laborales de tráfico “in itinere”:** es aquel que sufre el/la trabajador/a mientras que realiza desplazamientos al ir al trabajo o al volver de éste. No existe una limitación horaria (Art. 156 LGSS). Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.

- **Accidentes de tráfico en jornada laboral:** aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

- **Accidente de conductor/a profesional:** aquel sufrido o provocado por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, en el caso de transportistas, mensajero/a o conductor/a de servicios de transportes. Se incluyen en este grupo aquellos accidentes

en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas...

- **Accidente “en-misión”:** aquel sufrido por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de su empresa.

Por otro lado, también desde un punto de vista inicial analizamos el concepto general de lo que es un factor de riesgo en materia de prevención de riesgos laborales, es el elemento o conjunto de elementos que, estando presentes en las condiciones de **trabajo** pueden desencadenar una disminución en la salud del trabajador, pudiendo causar un daño en el ámbito laboral. Como para todos los casos no siempre interviene una sola causa, ni sólo es un fallo humano, mecánico y organizativo, sino que es importante resaltar la multicausalidad del accidente de tráfico. El accidente de tráfico no lo causa un solo factor, sino la suma de muchos factores. Desde una mala decisión de la empresa, o una inadecuada planificación de la ruta, la meteorología adversa, el exceso de velocidad... Cada uno de ellos tendrá un peso específico en el accidente, pero nunca va a haber una causa única que proporcione una explicación simple del accidente.

Como factores de riesgo cruciales a la hora de detectar las deficiencias y las malas condiciones de trabajo que pueden afectar a la posible generación de accidentes de trabajo o de la generación de otras patologías relacionadas con el ámbito vial como son los trastornos de tipo musculoesqueléticos, riesgos psicosociales derivadas de deficientes modelos de organización y cargas de trabajo que pueden provocar daños a los trabajadores afectados, tenemos los siguientes los factores de riesgo derivados de la empresa, con la organización, planificación, concienciación y la movilidad. También factores de riesgo derivados del propio vehículo, mantenimiento en sistemas de frenado, dirección, motor, estado en general del mismo, etc: En tercer lugar, tenemos los factores desencadenantes referidos a las vías, y el propio desplazamiento, en el cuarto lugar el factor humano.

Pasamos a determinar los factores de riesgo con algo más de detalle:

- ❖ **FACTOR EMPRESA:** Este factor reúne los condicionantes propios de la actividad empresarial, que afectan a la conducción por parte de los/las empleados/as y además de las empresas a nivel general, es importante mencionar a las empresas que tienen como objeto principal de actividad el transporte. Como los más importantes tenemos:

- **CONCIENCIACIÓN EMPRESARIAL:** Haciendo referencia a la necesidad en la empresa de una política para el

compromiso con la seguridad vial, o cultura vial en todos los niveles jerárquicos, laboral, con deficiencias en políticas de seguridad vial, sin control en desplazamientos, trayectos, etc.

- ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO: Abarca cada puesto de trabajo, atendiendo a los riesgos de seguridad vial del mismo. Estudiando las condiciones de la planificación de las condiciones de movilidad en la empresa. Falta de formación e información en seguridad laboral vial y sin dar prioridad a los/las trabajadores/as expuestos a mayores riesgos.
- PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD: Sin estudios ni análisis de la movilidad, ni la planificación adecuada de las rutas de forma ordenada y sistemática. Tampoco ofrecen a los conductores/as una autonomía en función de las condiciones de seguridad en cada caso.

❖ **FACTOR VINCULADO A LOS VEHÍCULOS:** Los vehículos de hoy en día disponen de dispositivos de seguridad, tanto activa como pasiva. A pesar de los sistemas de seguridad no son al 100% infalibles. La mayoría de los accidentes en los que ha estado implicado el factor vehículo ha sido debido a un mal mantenimiento

de este, aunque, curiosamente, la mayoría de los/as propietario/as de un vehículo desean mantenerlo en perfectas condiciones, por lo que el origen de que no se realice adecuadamente es la falta de formación y de información. Les será de aplicación tanto la normativa general que garantice durante su uso por parte de lo/as trabajadores/as de unas condiciones mínimas de seguridad y salud (Real decreto 1215/1997 de equipos de trabajo y modificaciones posteriores), como la normativa de seguridad específica que le sea de aplicación (Reglamento general de vehículos, etc.).

- SEGURIDAD ACTIVA: ALUMBRADO, NEUMÁTICOS. FRENOS, SUSPENSIÓN, DIRECCIÓN: Riesgos asociados al estado o uso de los elementos del vehículo que proporcionan seguridad cuando se mueve.
- SEGURIDAD PASIVA. CINTURÓN, AIRBAG Y CASCO. CHASIS, REPOSACABEZAS Riesgos asociados a los elementos del vehículo que reducen las consecuencias para las personas y los demás vehículos en caso de accidente.

❖ **FACTORES VINCULADOS A LA VÍA Y AL DESPLAZAMIENTO.**

La actividad de la conducción se lleva a cabo en una vía con unas

características concretas., también factores ambientales que pueden ser más o menos estables como el diseño de las vías, o cambiantes, como las condiciones meteorológicas.

- ENTORNO. TIPO DE VÍA: Se trata de los riesgos vinculados a la categoría y características del tipo de vía que se utiliza: urbana o interurbana, y dentro de esta, carreteras convencionales, autovías o autopistas.
 - LA DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DEL ACCIDENTE. Son cuestiones relacionadas con la organización del trabajo y de los riesgos asociados a la época del año o a la hora del día en relación a la accidentalidad.
 - LA CLIMATOLOGÍA. Factores relacionados con las condiciones meteorológicas en particular o del clima en cuestión en general.
- ❖ **FACTOR HUMANO**: La conducción es una tarea de toma de decisiones. Es por ello que la esfera individual del/la conductor/a, y todas sus variables psicológicas que la configuran, tienen una importancia fundamental para el tráfico. Es el factor humano el que percibe el resto de factores del sistema de tráfico que le rodea y quien decide actuar ante ellos de uno u otro modo. Según la dirección General de Tráfico El factor humano interviene de forma

directa o indirecta en un 70%-90% en los accidentes de tráfico en general.

- VELOCIDAD. Se trata de uno de los factores con mayor impacto en la siniestralidad, ya que, entre otros, la potencia, los fallos humanos en la conducción, etc. Además, es muy relevante su relación con la mortalidad y con la gravedad de las lesiones en caso de accidente.
- CONDUCCIÓN Y CONSUMO DE SUSTANCIAS: Son factores con una gran incidencia en la siniestralidad en todo tipo de vías, que agudizan el resto de factores de riesgo repercutiendo negativamente en la percepción y capacidad de reacción.
- SUEÑO Y FATIGA: Factores de riesgo que entrañan un peligro que no siempre se percibe, puesto que, aparte de las peligrosas consecuencias del sueño al volante, la fatiga también puede repercutir en el incremento del tiempo de reacción, la alteración de la percepción, el aumento de las distracciones...
- DISTRACCIONES y ESTRÉS: Factores que inciden drásticamente en el riesgo de sufrir un accidente de tráfico. El estrés incide en las capacidades y el comportamiento de

conducción y las distracciones pueden provocar que deje de percibir elementos tan importantes como la velocidad a la que circula, la dirección del vehículo, la distancia que mantiene con otros vehículos o que reaccione demasiado tarde ante imprevistos.

Con todos estos factores de riesgo se ha elaborado el cuestionario que sirva para obtener la información más amplia y detallada posible de cómo pueden incidir estos factores de riesgos en los comportamientos de las empresas y de los trabajadores de Castilla-La Mancha a la hora llevar a cabo su actividad laboral relacionada con el ámbito vial.

6. MEMORIA DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS. REFERENTE A LOS DATOS.

En el estudio se seleccionaron trabajadores de las 5 provincias pertenecientes a todos los sectores, participando un total de 194 trabajadores que de forma voluntaria y altruista se han prestado a la realización y participación en este estudio de seguridad vial laboral en Castilla la Mancha. Estos trabajadores no se ajustan a ningún criterio de afinidad o no al sindicato, dado que se han sometido a la encuesta sin ningún criterio en función si es delegado de personal o no afín

al sindicato o bien afiliado o no al sindicato. Se ha perseguido, por tanto, que se realicen sin ningún criterio evidente, buscando una disparidad y heterogeneidad lo más amplia posible. Estas han sido recogidas por antes se ha expuesto por un grupo de coordinación de cinco agentes sindicales, con contrastadas habilidades sindicales y sociales, uno por cada una de las provincias de Castilla-La Mancha, que han colaborado con reparto de encuestas de una forma totalmente aleatoria.

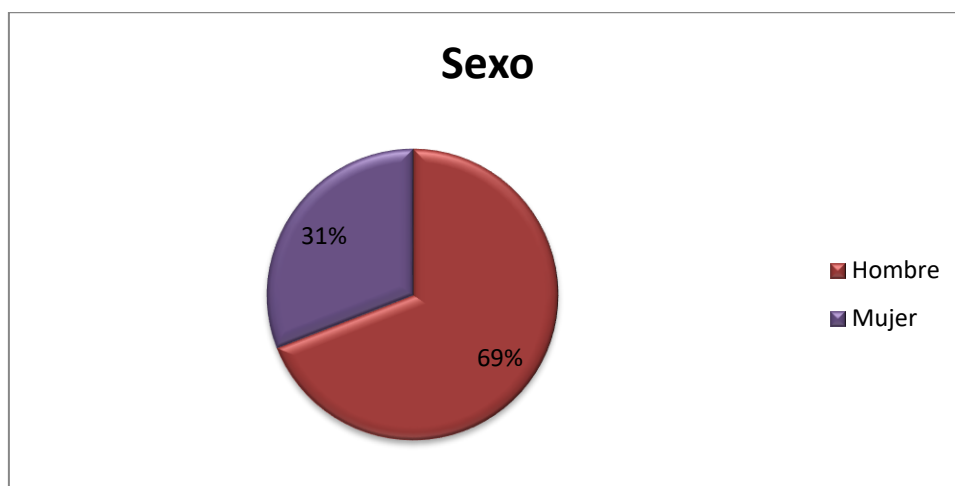
A continuación, vamos detallando por grupos y por cuestión en orden de cómo se encuentran en la encuesta cuales han sido los resultados obtenidos en cada una de las cuestiones que se han ido planteando en la encuesta. Se irán ofreciendo los datos en montantes nominales y relativos, es decir en porcentajes de reparto conforme a la población encuestada.

A. DATOS SOCIOECONÓMICOS.

1. Sexo de los encuestados.

De los participantes en la encuesta el 69% son trabajadores hombres y el 31 % son trabajadoras mujeres.

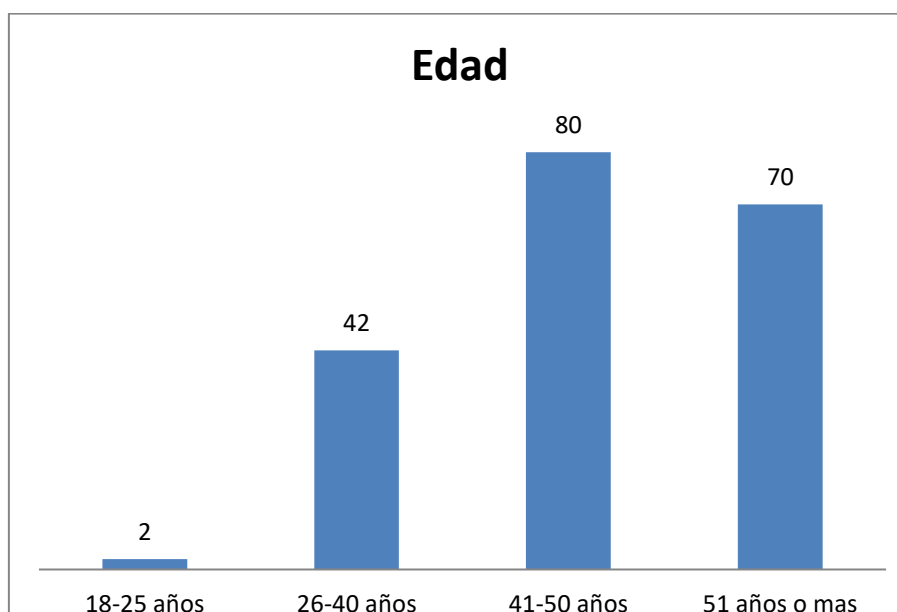
1 Sexo	
Hombre	134
Mujer	60



2. Edad.

En cuanto a la edad de los encuestados, se puede ver que la gran mayoría se encuentra en el rango de edad de 41 o más años. En concreto el 41,23 % tienen entre 41-50 años, el 36,08% entre 51 o más y 21,65 % tienen de 26 a 40 años.

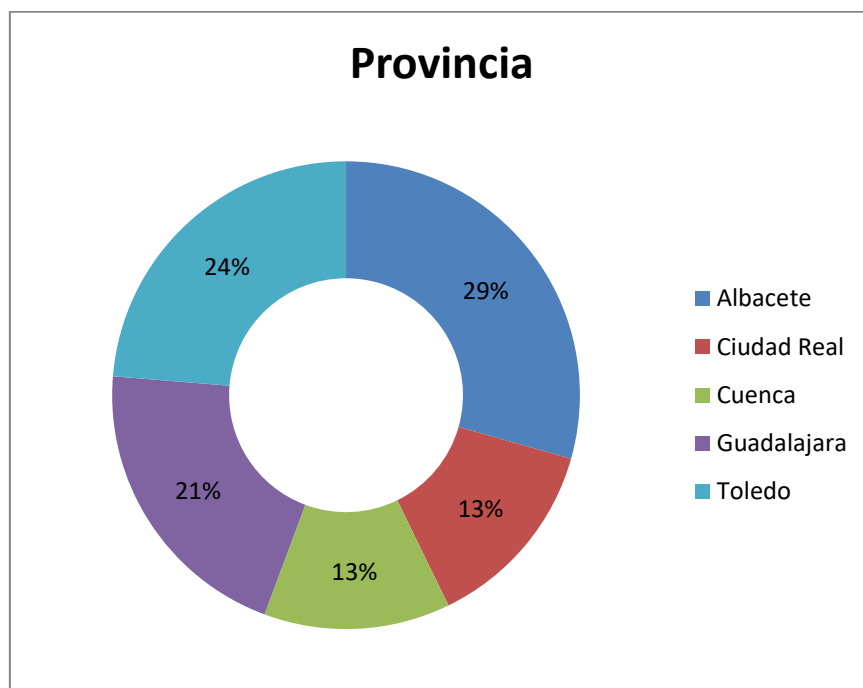
2 Edad actual	
18-25 años	2
26-40 años	42
41-50 años	80
51 años o mas	70



3. Provincia de procedencia.

El muestreo se ha realizado en todas las provincias de Castilla-La Mancha, haciendo que todas sean partícipes de este estudio, para ello se han recopilado las siguientes encuestas por provincias:

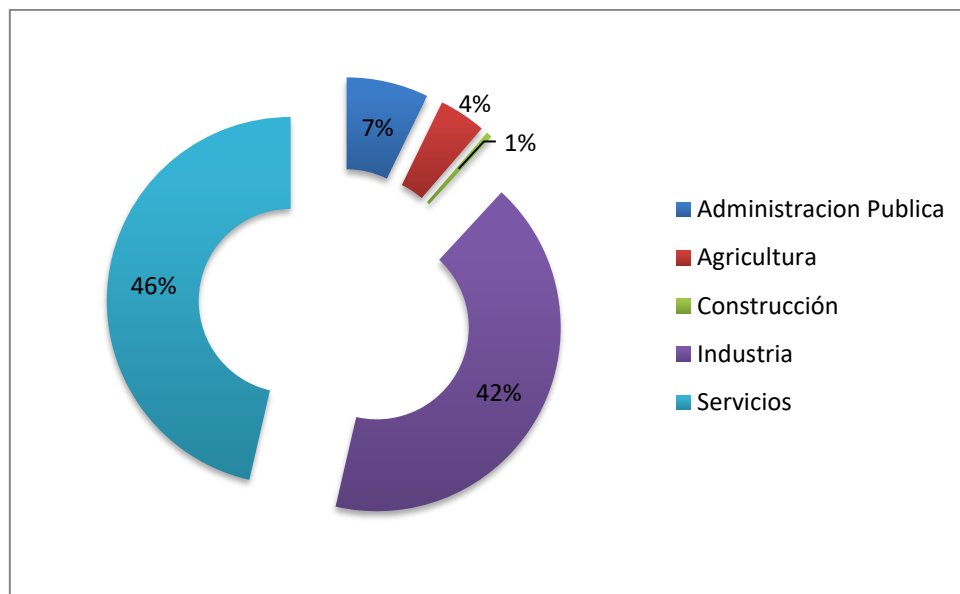
3 Provincia	
Albacete	57
Ciudad Real	26
Cuenca	25
Guadalajara	40
Toledo	46



4. Sector de Actividad.

La representación de los distintos sectores en este estudio ha sido cogida al azar, según la que correspondía a cada trabajador. Sin embargo, el 88,14% de los trabajadores que han realizado la encuesta pertenecen a los sectores de industria y servicios.

4 Sector	
Administración Publica	14
Agricultura	8
Construcción	1
Industria	81
Servicios	90

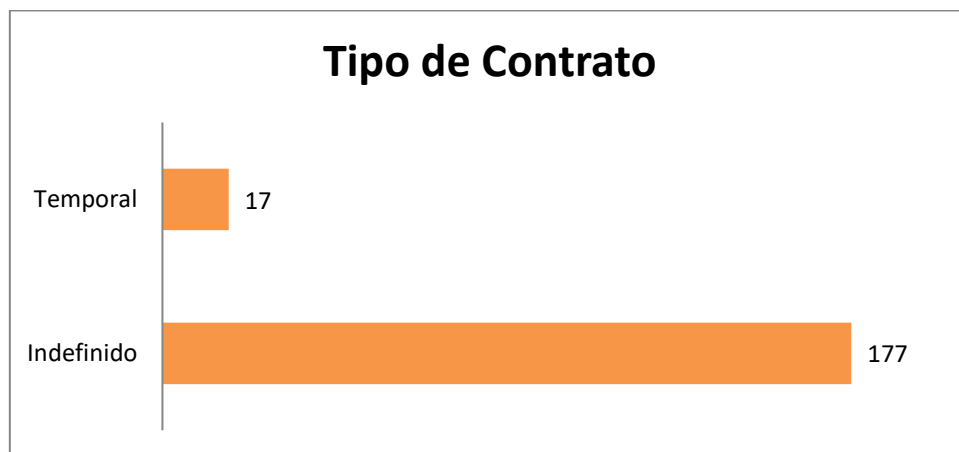


B. DATOS RELATIVOS AL CONTRATO.

5. Tipo de contrato d los trabajadores encuestados.

El 91,24% de los trabajadores tienen un contrato indefinido frente a los temporales que son el 8,76%.

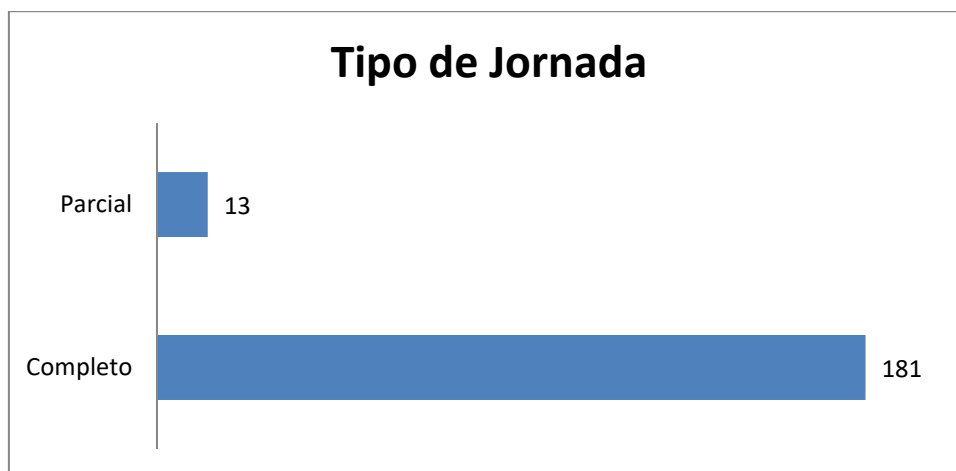
5 Tipo contrato	
Indefinido	177
Temporal	17



6. Tipo de jornada. Completa o a tiempo parcial.

Atendiendo al tipo de jornada, el 93,30% de los trabajadores tienen una jornada completa frente al 6,7% que es parcial.

6 Tipo de Jornada	
Completo	181
Parcial	13



7. Trabaja a turnos.

El 53% de los trabajadores que han contestado a esta pregunta, trabaja en un horario fijo, sin embargo, el 47% tiene que cambiar los horarios de trabajo cada periodo de tiempo, modificando sus conductas de sueño, descanso, ingesta de alimentos y relaciones sociales.

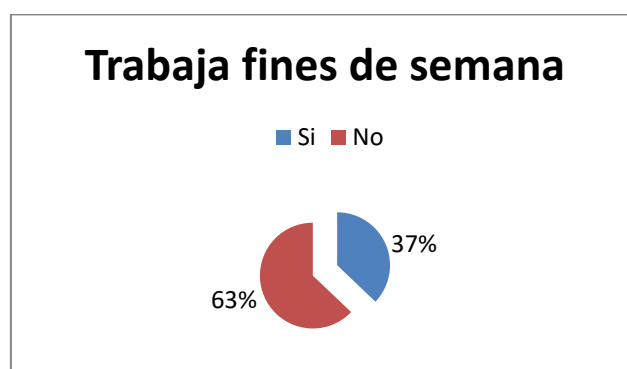
7 Trabajo a turnos	
Si	92
No	102



8. Trabajo los fines de semana. En cualquier momento de este periodo.

El 37% de los trabajadores encuestados, trabaja al menos un día del fin de semana en su empresa; con lo que se reduce de forma drástica su descanso habitual en detrimento de la conciliación de la vida social y familiar; frente al 63% que no trabaja los fines de semana.

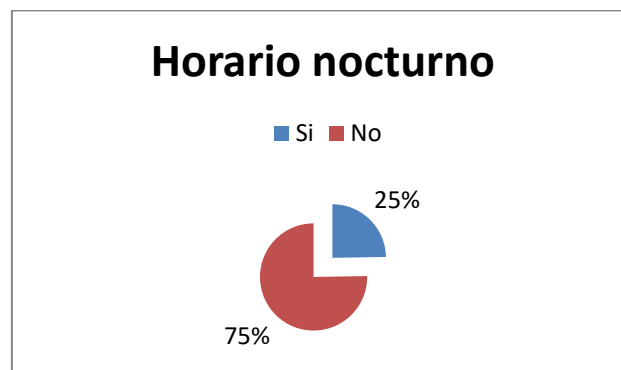
8 Fines de semana	
Si	72
No	122



8 bis. Trabajo en horario nocturno.

Se considera **trabajo nocturno** el realizado entre las diez de la noche y las seis de la mañana. El 25% de los trabajadores trabajan en horario nocturno, añadiendo más riesgo en la conducción por falta de iluminación en la calzada en los desplazamientos in itinere y en misión.

8 bis. Horario nocturno	
Si	48
No	146

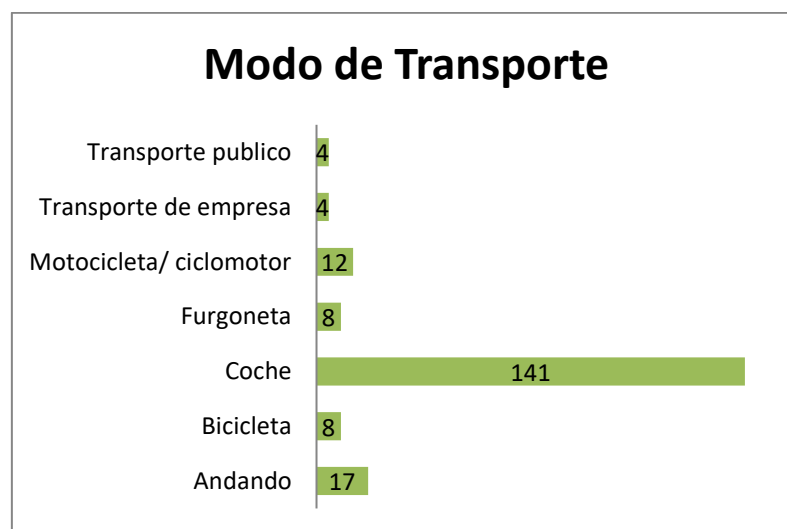


C. ACTITUDES PERSONALES Y DE ORGANIZACIÓN QUE PUEDEN AFECTAR A LA CONDUCCIÓN.

9. Modo de transporte utilizado de desplazamiento al trabajo.

El 87% de los participantes de la encuesta utilizan un vehículo a motor para desplazarse en el trayecto al trabajo frente al 4% que utilizan un transporte colectivo (público o de empresa) o 13% que va andando o en bicicleta.

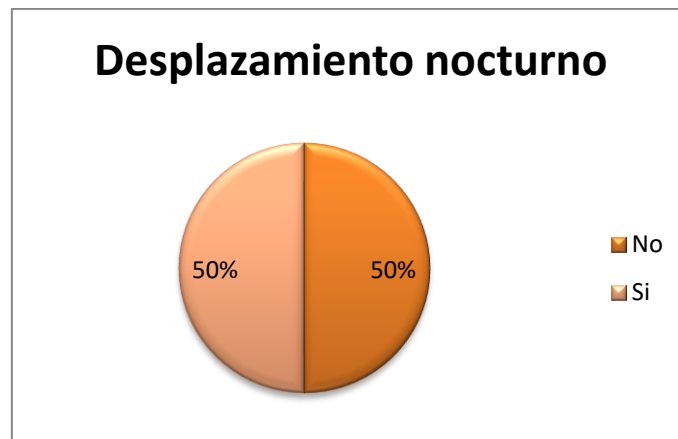
9 Modo transporte	
Andando	17
Bicicleta	8
Coche	141
Furgoneta	8
Motocicleta/ ciclomotor	12
Transporte de empresa	4
Transporte publico	4



10.Desplazamiento en horario nocturno.

A la pregunta si en algún momento del trayecto a tu trabajo se realiza en horario nocturno, el 50% ha contestado que sí.

10 Desplazamiento nocturno	
No	87
Si	87



11. Distancia habitual recorrida para el desplazamiento al trabajo.

Aparece, debido a la descentralización ya sea a través de macropolígonos o masificación industrial una lejanía muy considerable de los centros de trabajo, de ello el 30% de los trabajadores tienen que hacer más de 30 kilómetros para acceder a su puesto de trabajo y el 23% entre 10 y 30 kilómetros diarios.

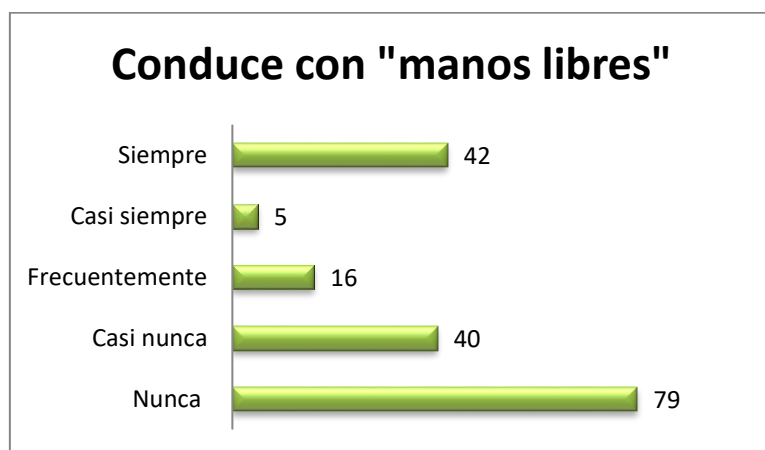
11 Distancia Recorrida	
88 Menos de 10 Km	88
42 Entre 10 y 30 Km	42
53 Más de 30 Km	53



12. Conduce hablando en teléfono móvil CON manos libres.

Es curioso que el 65,38% de los encuestados nunca o casi nunca utilicen dispositivos manos libres cuando utilizan su dispositivo móvil, que no solo repercute negativamente en la conducción, sino que además es motivo de sanción por parte de la DGT. Por el contrario, solo el 25,82% lo utilizan siempre o casi siempre.

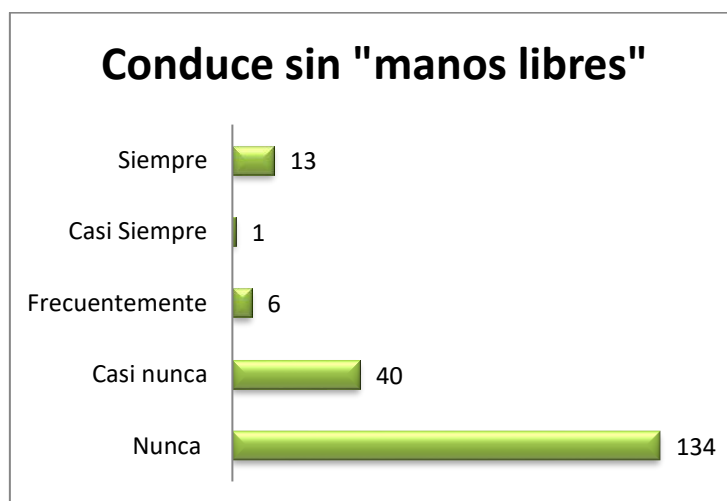
12 Conduce hablando movil CON manos libres	
Nunca	79
Casi nunca	40
Frecuentemente	16
Casi siempre	5
Siempre	42



13. Conduce hablando con móvil SIN manos libres y atiende a mensajes tipo wassap.

El 96,13% de los encuestados nunca o casi nunca, conduce su vehículo hablando por el móvil sin dispositivo homologado de manos libres. Ante estos resultados entendemos que en la pregunta anterior puede repercutir el anticuado parque automovilístico que circula en nuestra región al cual es dificultoso adaptar dispositivos de manos libres de ahí los resultados.

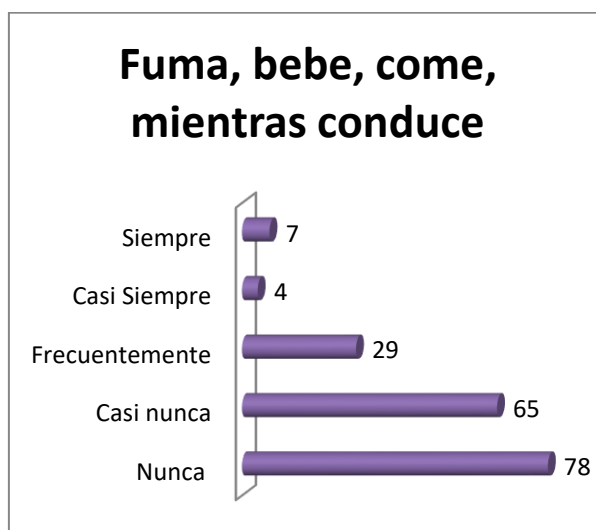
13 Conduce hablando movil SIN manos libres	
Nunca	134
Casi nunca	40
Frecuentemente	6
Casi Siempre	1
Siempre	13



14. Fuma, bebe, come, etc mientras conduce.

Sabemos que hay que prestar atención a la conducción y cualquier distracción es susceptible de producir un accidente, en este sentido el 78,15% nunca o casi nunca fuma, bebe, come o manipula la radio o el navegador. Por el contrario, el resto se ve obligado a realizar estas acciones, por falta de tiempo o exceso de trabajo.

14 Fuma, bebe, manipula radio, etc	
Nunca	78
Casi nunca	65
Frecuentemente	29
Casi Siempre	4
Siempre	7



15. Utiliza dispositivos de seguridad en la conducción.

El 97,3% utiliza los dispositivos de seguridad del vehículo (casco, cinturón de seguridad, etc.), frente al 2,7% que se desprotegen de la seguridad pasiva de su vehículo. No debemos olvidar que la omisión de estos dispositivos es motivo de una infracción grave por parte de la autoridad.

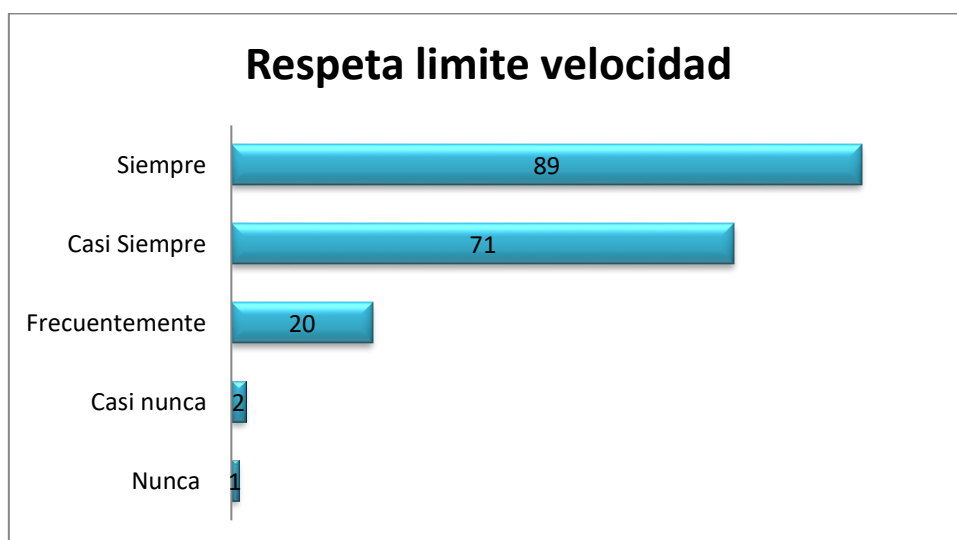
15 Dispositivos de seguridad	
Nunca	3
Casi nunca	1
Frecuentemente	1
Casi Siempre	3
Siempre	169



16. Respeta los límites de velocidad.

Como era de esperar en esta pregunta, la gran mayoría 98,36% respetan normalmente los límites de velocidad; tan solo hay una población residual del 1,64% que no los suele respetar.

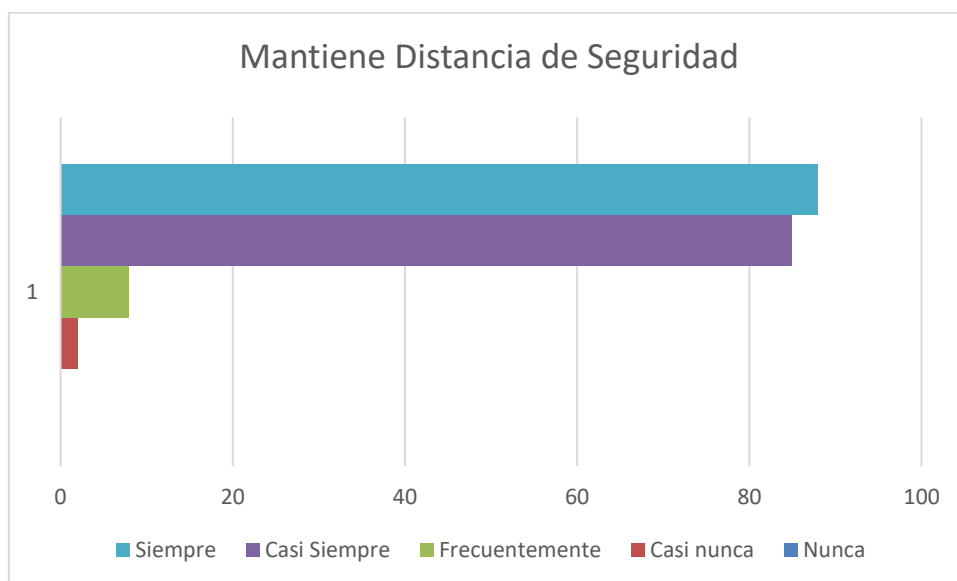
16 Respeta limites de velocidad	
Nunca	1
Casi nunca	2
Frecuentemente	20
Casi Siempre	71
Siempre	89



17. Mantiene distancia de seguridad.

La distancia de seguridad es una de los factores clave para poder detener el vehículo sin colisionar con los demás en caso de tener que realizar una frenada repentina. El 94,55% de los individuos mantiene la distancia de seguridad, frente al 6,45% que no lo hace habitualmente. Aunque un total de 85 encuestados afirman decir que casi siempre.

17 Mantiene distancia seguridad	
Nunca	0
Casi nunca	2
Frecuentemente	8
Casi Siempre	85
Siempre	88



18. Accidente de tráfico ocurrido en los últimos 5 años.

El 6% de los trabajadores participantes ha sufrido un accidente en ir y volver al trabajo o en misión en los últimos cinco años, que representan un total de 11 trabajadores, importante reseñar en este apartado que 13 encuestados dejan la casilla sin contestar y en blanco.

18 Accidente de Trabajo Vial en los últimos cinco años	
Si	11
No	170
Blanco	13

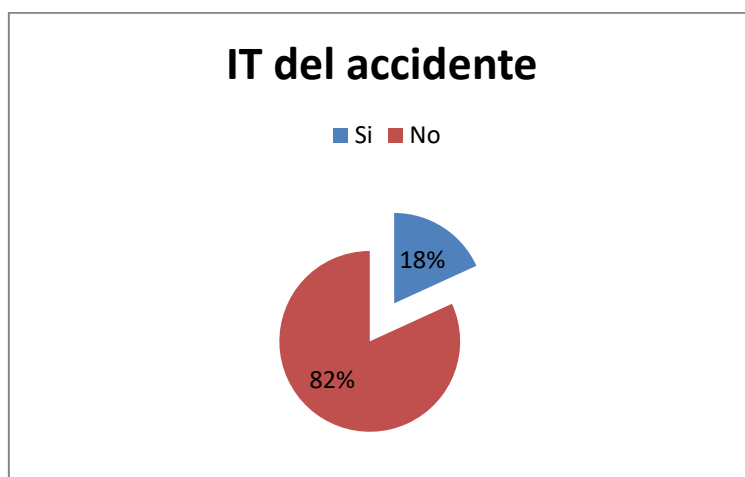


19. Incapacidad Temporal derivada de un Accidente Laboral Vial.

De los 11 accidentes de tráfico que han tenido los trabajadores en ir y volver del trabajo o en misión tan solo el 18% tuvieron una incapacidad laboral, esto es debido posiblemente por la mejora en los vehículos tanto en seguridad activa como pasiva.

Con estos datos y en relación con los anteriores se podría suponer que el 82% de los accidentes in itinere o en misión que no requieren baja y solo ocasionan daños materiales, no son declarados AT, ocasionando una infravaloración de estos accidentes de tráfico laborales.

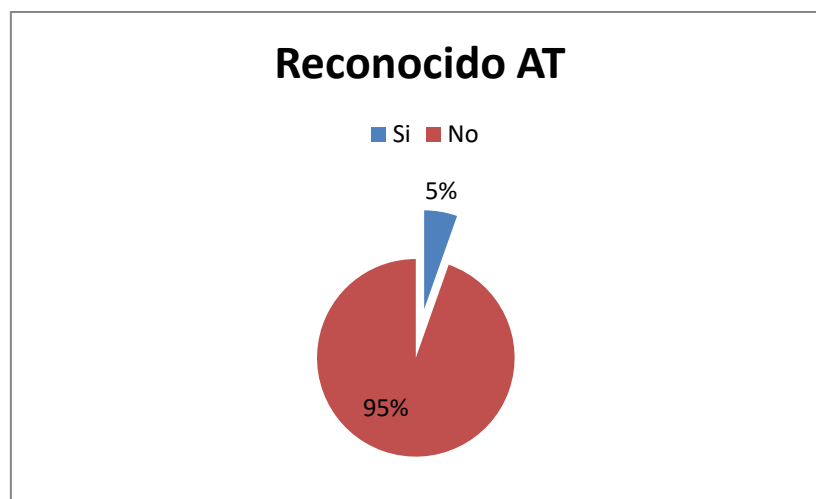
19 Incapacidad Temporal por Accidente Laboral Vial	
Si	2
No	9



20. Reconocido Accidente de Trabajo.

Como es normal aquellos accidentes que tienen daños personales y son con relación del trabajo son Accidente de Trabajo. En este sentido las dos incapacidades temporales que se han dado en la pregunta anterior se tramitaron como AT.

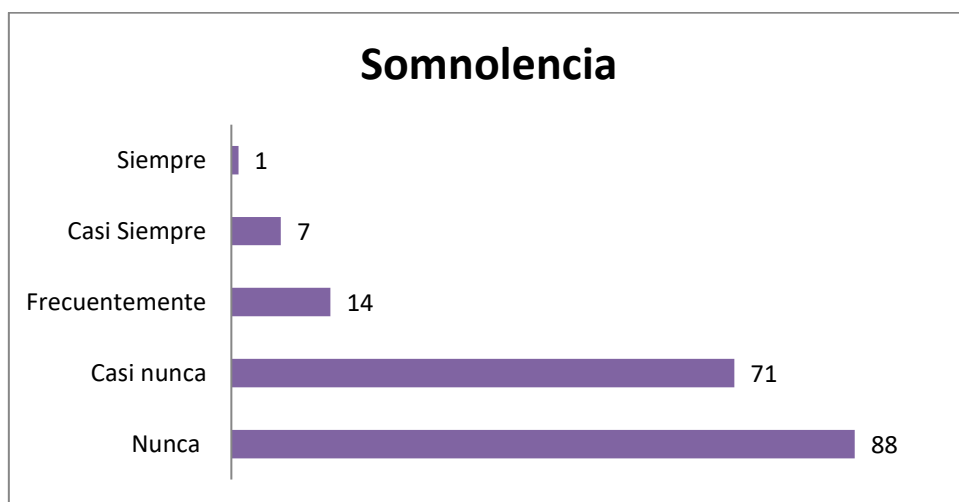
20 Reconocido accidente laboral vial	
Si	2
No	9



21. Somnolencia durante la conducción.

Uno de los factores más importantes para evitar un accidente de tráfico es el estado físico del conductor y la somnolencia, ya sea por cansancio, medicación u otro motivo; es un factor de riesgo capaz de originar un accidente de tráfico. Por eso resulta reseñable que el 12,15% del muestreo ha padecido somnolencia durante la conducción.

21 Somnolencia en la conduccion	
Nunca	88
Casi nunca	71
Frecuentemente	14
Casi Siempre	7
Siempre	1



22. Mantenimiento de vehículo.

El mantenimiento del vehículo es un elemento clave para el buen funcionamiento en nuestros desplazamientos, evitando fallos mecánicos susceptibles de ocasionar accidentes. En este sentido el 80% realiza revisiones de mantenimiento periódicas de su vehículo y el 8,6% solo acude al taller cuando tiene una avería, no realizando ningún mantenimiento preventivo en su vehículo. Mientras que 4 contestan que su vehículo no es de su propiedad y 19 no contestan absolutamente nada.

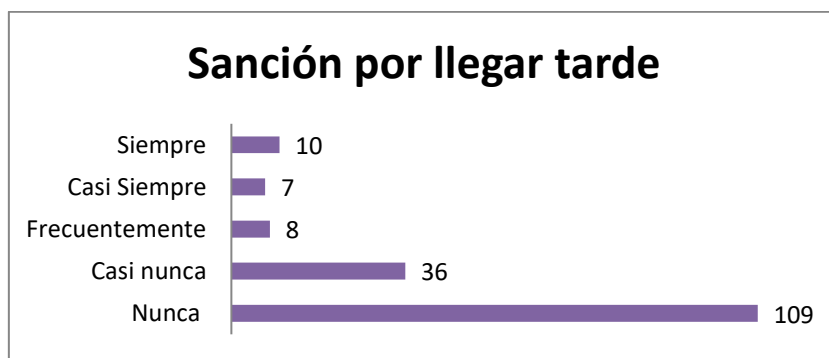
22 Realizas mantenimiento vehículo	
No, el vehículo no es de mi propiedad	4
No, solo acudo a taller cuando tengo avería o similar	15
Si, periódicamente lo llevo a taller para revisión	156



23. Sanción laboral por llegar tarde.

Como es sabido los polígonos industriales, cerca de grandes ciudades y ubicados en poblaciones pequeñas se desarrollan muy rápidamente (valor del suelo más barato, ventajas fiscales, etc), creándose unos verdaderos cuellos de botella para la circulación. Además de la falta de infraestructuras viarias junto con la globalización laboral hace que cada vez más, los trabajadores tengan que utilizar los vehículos para ir al trabajo, aumentando vertiginosamente el tráfico es horas punta y ocasionan situaciones de estrés y tensión en los conductores. Si a esta situación se añade que el 14,7% de los trabajadores si llegan tarde al trabajo se les sanciona se origina una situación idónea para que se origine un accidente.

23 Sanción por llegar tarde	
Nunca	109
Casi nunca	36
Frecuentemente	8
Casi Siempre	7
Siempre	10

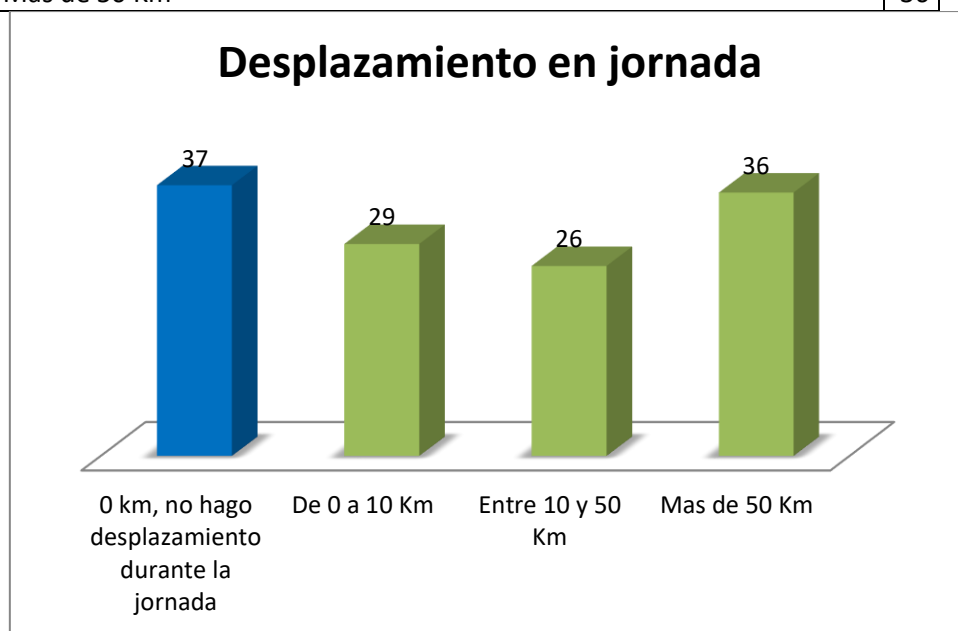


D. SÓLO PARA AQUELLOS ENCUESTADOS QUE UTILIZAN VEHÍCULO PROPIO O DE EMPRESA DURANTE LA JORNADA DE TRABAJO.

24. Desplazamiento en vehículo durante la jornada de trabajo.

De los encuestados el 46,9% se desplazan con vehículo de empresa o propio durante la jornada de trabajo. Es un porcentaje bastante elevado, pero debemos tener en cuenta que el sector de la paquetería está creciendo de forma estrepitosa sobre todo en la provincia de Guadalajara y Toledo por la cercanía con Madrid.

24 Desplazamiento en Jornada	
0 km, no hago desplazamiento durante la jornada	37
De 0 a 10 Km	29
Entre 10 y 50 Km	26
Más de 50 Km	36



25.Posibilidad de organizar la ruta.

El 72,8% de los encuestados puede organizarse sus rutas y desplazamientos, según estime oportuno, mientras que el resto (27,2%) no tiene esa posibilidad.

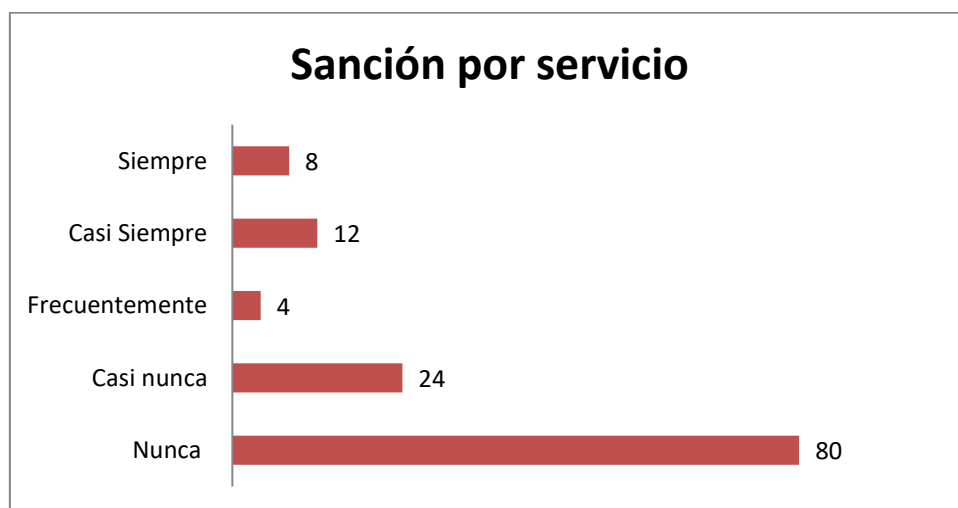
25 Organizar ruta	
Nunca	26
Casi nunca	5
Frecuentemente	6
Casi Siempre	30
Siempre	47



26. Sanción por no atender un requerimiento o servicio laboral, debido al tráfico.

Cuando los trabajadores están en los desplazamientos en la jornada de trabajo y debidos a causas externas llegan tarde al servicio que se les ha encomendado, el 18,75% recibieron por parte de la empresa alguna sanción, apercibimiento o reprimenda de su superior.

26 Sancion por servicio	
Nunca	80
Casi nunca	24
Frecuentemente	4
Casi Siempre	12
Siempre	8



27. Comunicación constante con la empresa.

El 41,67% de los encuestados tienen que estar constantemente comunicado con la empresa para ejercer su labor de vigilancia y control sobre el trabajador. Estas acciones pueden acarear un estado de tensión en la conducción que puede producir accidentes de tráfico.

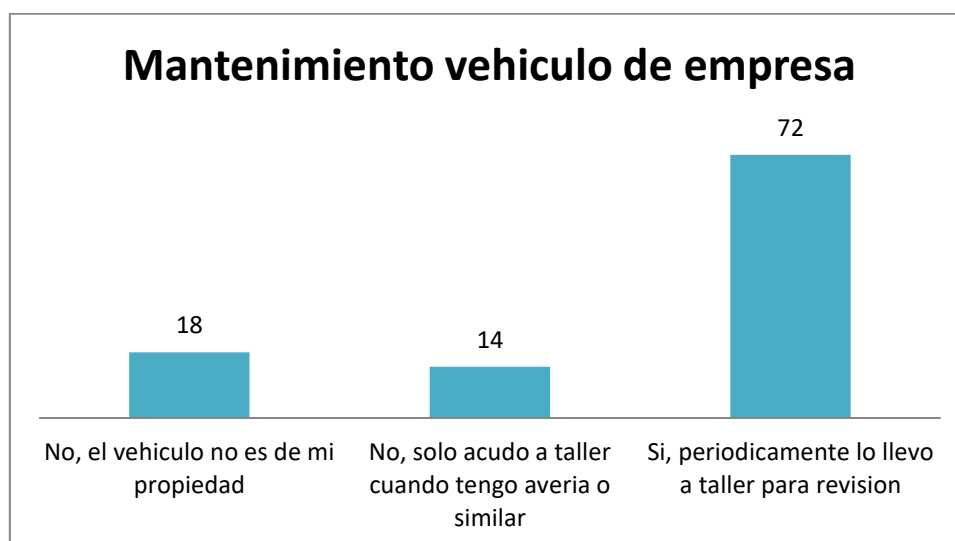
27 Comunicación constante con empresa	
Nunca	50
Casi nunca	27
Frecuentemente	19
Casi Siempre	9
Siempre	27



28. Realiza mantenimiento de los vehículos la empresa.

Hay que explicar que la respuesta “no, el vehículo no es de mi propiedad” entendemos que el participante no sabe si hace el empresario el mantenimiento o no ya que no es de su propiedad y así lo han manifestado el 17,31%, un 13,46% dice que el empresario lleva el taller el coche solo cuando tiene una avería y el resto (69,23%) lo lleva periódicamente al taller para hacer las oportunas revisiones.

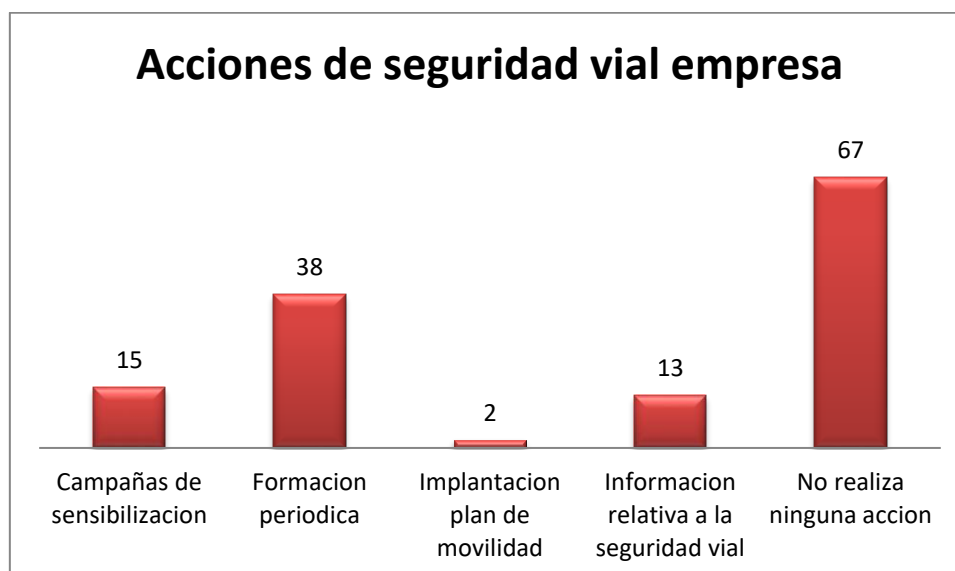
28 Empresa mantenimiento vehículo	
No, el vehículo no es de mi propiedad	18
No, solo acudo a taller cuando tengo avería o similar	14
Si, periódicamente lo llevo a taller para revisión	72



29. Acciones de seguridad vial en la empresa.

Es importante que desde las empresas se empiece a atajar los accidentes in itinere o en misión y no sean cuestionados como un suceso ajeno a la empresa por darse fuera de los centros de trabajo. Por eso el 49,63% no realiza ninguna acción de seguridad vial en la empresa, 11,11% hacen campañas de sensibilización, el 28,15% dan formación periódica preventiva relacionada con la seguridad vial, el 9,63% dan información relativa a la seguridad vial y tan solo el 1,48% tienen implantado un plan de movilidad.

29 acciones seguridad vial	
Campañas de sensibilización	15
Formación periódica	38
Implantación plan de movilidad	2
Información relativa a la seguridad vial	13
No realiza ninguna acción	67



7. CONCLUSIONES DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS.

Como hemos indicado la recogida de datos se reparte en tres grupos diferenciados, el primero referido a cuestiones personales o socioeconómico y el segundo igualmente de ámbito particular y relativos a la relación laboral o de trabajador de trabajador autónomo, que dado la recogida de datos no hemos sido capaces de obtener ninguna encuesta al respecto. El tercero y el que mayor volumen de cuestiones recoge se refiere a las actitudes y de organización relativas al ámbito de la conducción. El cuarto y último sólo referido a trabajadoras y trabajadores que utilizan el vehículo durante la jornada de trabajo.

En el grupo A de datos socioeconómicos vemos que trabajaremos con un mayor número de hombres que de mujeres con un reparto desigual de casi el 70% de trabajadores varones sobre el de trabajadoras mujeres. En los grupos de edad el reparto es muy similar, pero excluyendo la franja de edad de menores de 26 años, es claro debido que son con diferencia el grupo más minoritario en el mercado de trabajo en Castilla-La Mancha.

Por provincias en donde se recogen más encuestas, insistimos todas con carácter voluntario ha sido en Albacete, siendo esta la provincia que no se encuentra en primer lugar ni muchos menos en el mayor número de

empresas y afiliados a la seguridad social de la comunidad autónoma. Seguido de Toledo y Guadalajara, y ya en menor medida Ciudad Real y Cuenca.

Las encuestas se han obtenido sobre todo en el sector servicios y en industria preferentemente y menor medida en el resto de sectores, sin poder valorar el motivo por el cual no se han repartido más entre todos los sectores de Castilla-La Mancha.

En el grupo B relativos a los contratos de trabajo, participan en más de un 90% trabajadores con contrato indefinido que los trabajadores temporales, y todavía más de un 93% trabajadores a jornada completa que con trabajo a tiempo parcial. Por el lado de los que realizan su actividad laboral generalmente a turnos o no estos se reparten prácticamente por igual. Y aquellos encuestados que trabajan en fin de semana representan un 37% del total por un 63 % que lo realiza habitualmente de lunes a viernes. Por ultimo indicar que aquellos trabajadores encuestados que han accedido a este estudio tenían jornadas irregulares con horarios nocturnos en un 25%, mientras los que conducían únicamente en horario diurno son el 75% de los encuestados.

Después de este resumen de los datos obtenidos podemos ofrecer en primer lugar y afirmar que sí que es una muestra representativa de la población trabajadoras y trabajadores de Castilla-La Mancha, con respecto a su regulación laboral y contratos, jornadas de trabajo y distribución de la misma a lo largo de los días y las semanas de trabajo. Todo esto enfocado a lo que realmente consideramos más importante que es apartado en donde analizaremos las actitudes, costumbres, hábitos, organización de trabajo y consecuencias dañinas o no que podada afectar a los trabajadores de Castilla-La Mancha.

A la hora de comenzar analizar las conclusiones de los resultados de las encuestas de este grupo C estos van a ir directamente relacionados con los factores de riesgos más importantes que se tienen en cuenta a la hora de analizar la siniestralidad vial laboral y que pueden tener como consecuencia dañina la materialización del accidente in itinere o el accidente vial en jornada o en misión o aquellos accidentes de trabajo viales de los profesionales autónomos. Pues bien irán en relación estos factores de riesgo con la propia empresa, su concienciación y la aplicación transversal de una política adecuada en Prevención de Riesgos Laborales que afecte de manera clara y evidente en su organización preventiva y una consiguiente planificación de la prevención en riesgos laborales. También una vinculación con el propio

vehículo propio o de empresa, en su seguridad pasiva y activa, mantenimientos, revisiones o sustituciones del mismo. Además factores de riesgo vinculados con la vía, carretera o canal de comunicación, el propio momento atmosférico y la climatología del lugar, y por último el factor humano, que irá relacionado con la velocidad empleada, si se respeta o no, consumo de estupefacientes, medicamentos, alcohol fuera y dentro del ambiente laboral, así como también distracciones al conducir, el sueño, fatiga laboral o crónica y por supuesto sin olvidar factores de riesgo psicosocial como es el estrés u otra consecuencia dañina que esté viendo el trabajador en su ambiente laboral.

Todos estos factores de riesgos son los que hemos utilizado y analizaremos seguidamente y que consideramos cruciales a la hora de determinar ciertas proporciones o porcentajes que indiquen mayor posibilidad de poder tener un incidente vial o bien un accidente laboral vial.

Comenzamos por tanto exponiendo que más del 87% de los encuestados utilizan de forma habitual un vehículo a motor **para desplazarse a su lugar de trabajo habitual**, mientras que tan sólo un 8% lo realiza andando y un 4% en bicicleta. De todos aquellos que van en vehículo a motor el 85%, es decir casi la totalidad lo hace en vehículo privado o de empresa tipo furgoneta o

turismo, y nunca en transporte público o autobús o ferrocarril. Con estos datos es fácil adivinar que existe un componente importante y que se convierte en un factor de riesgo evidente como es el uso diario y prolongado en el tiempo del transporte a motor utilizando las vías habituales para ello.

En cuanto al desplazamiento que realizan si lo hacen o no en durante parte o en su totalidad en **horario nocturno** justo la mitad de los encuestados afirman que, si lo realizan en esos momentos, lo que deja en evidencia las largas jornadas laborales y en condiciones de nocturnidad añadidas van a afectar de forma clara a la posibilidad de tener un accidente de trabajo vial. Son factores que de no ser controlados y acompañados con otros incidirán de una manera negativa.

En la **distancia que recorren** para trabajar los resultados plasman una gran descentralización del trabajo, el 30% de los trabajadores tienen que hacer más de 30 kms al día para asistir a su puesto de trabajo, sabemos que es un problema de falta de estabilidad en el empleo, que ante esa estabilidad genera asentamientos de los trabajadores en centros de población muy distantes, ocasionando una gran movilidad diaria causante de atascos y accidentes por colapso de las vías de circulación. Y no sólo esto que todos o casi todos tienen ciertas distancias de desplazamiento porque un 22%

también se desplazan entre 10 y 30 kms de distancia o lo que igual exponer que casi la mitad tienen más de 10 kms y por tanto salen de su lugar de residencia habitual.

En lo que respecta a los hábitos en la conducción las encuestadas y encuestados afirman que utilizan tan sólo el 20% siempre el dispositivo **móvil CON manos libres** y un total de más del 65% lo utilizan nunca o casi nunca. Factor de seguridad que tendrá mucho que ver a lo hora de que se puedan producir mayor número de accidentes de trabajo en el ámbito laboral. Este aspecto puede que tenga que ver también con un parque automovilístico antiguo afecto tanto a los trabajadores si son vehículos particulares como los vehículos de corporativos o de empresa. Del mismo modo se enlaza sobre cuántos de los trabajadores encuestados utilizan su teléfono móvil cuando conducen y realizan **SIN dispositivo homologado**, o bien realizan consultas en redes sociales o revisan y contestas a sus contactos vía wasap. Este aspecto lo realizan siempre casi un 7% de los encuestados. Cuestión que consideramos grave e insertada en unas acciones de provocan inseguridad y momentos de mucha distracción en la conducción.

Continuando con los factores de riesgos que ofrecen distracciones a la hora de conducir un vehículo continuamos con las acciones de **fumar, beber o**

manipular los dispositivos de radio o el navegador mientras se conduce. La mayoría de los encuestados no lo realizan y exponen que nunca o casi nunca llegan a hacerlo, pero ocurre una cuestión como en los casos anteriores existe una minoría que sí manifiesta realizarlo alguna vez o casi siempre o siempre estos representan un total de un poco más del 20% de todos los trabajadores encuestados.

Utiliza **dispositivos de seguridad a la hora de conducir, tipo cinturón de seguridad, casco homologado** en motocicleta, ciclo o patín eléctrico, la inmensa mayoría y representan más de un 97%. Dato a tener en cuenta es que de unos años atrás sí que existe mucha mayor concienciación con el uso de estos dispositivos en los vehículos y e importantes campañas de las Administraciones Públicas y cuerpos de seguridad del Estado dedicados al control y gestión del Tráfico que se acompañan con proyectos de divulgación importantes medidas sancionatorias a los que se les sorprende sin su utilización.

En lo que se refiere a los **límites de velocidad y el respeto a la distancia de seguridad en la conducción**, los encuestados manifiestan respetarlos en una gran mayoría rozando casi la totalidad de ellos. Bien es cierto que la

cuestión no especifica en si en todas las vías o solo en las de gran ocupación, dado que esta suele ser la tendencia a identificar por todos los encuestados. Al igual debemos exponer que según la Dirección General de Tráfico contempla como uno de los factores de riesgo más presentes en la siniestralidad vial además de las distracciones al volante son las velocidades inadecuadas a las vías que se transitan o de igual modo no adecuarlas a las propias circunstancias temporales en la que se está presente.

En las cuestiones que se solicita información acerca de **si ha tenido en los últimos cinco años un accidente tráfico en su ámbito laboral, si ha provocado incapacidad temporal y si se ha reconocido como accidente de trabajo** sin dificultad de esclarecimiento, los trabajadores y trabajadoras encuestados manifiestan que 11 de los 194 sí han tenido un accidente trabajo relacionado con el ámbito laboral, esto supone un 5,6% de ellos. Cuestión a resaltar es que 13 encuestados dejan en blanco esta casilla, manifestando ni sí ni no. De los mismo de este 5,6% dos de ellos si han tenido asociado una incapacidad temporal y los demás tan sólo entendemos que habrá ido con daños materiales sin más. Este dato coincide de igual manera que tan sólo dos se ha reconocido como accidente laboral vial. Este dato coincide con un 0,01% del total de los encuestados.

Introducimos un factor de riesgo de cara a la siniestralidad laboral vial que es el cansancio, fatiga, cargas de trabajo y que representen datos relacionados con la **somnolencia** en el momento de conducir para trabajador o bien en trayectos de ida y vuelta a la actividad laboral cotidiana. Proponemos destacar en esta cuestión que un 12,15% sufren este factor de riesgo con asiduidad cuando conducen, mientras que la mayoría casi un 87% no lo padece nunca o casi nunca.

De cara a reflejar cuestiones como el **mantenimiento y revisiones periódicas** de su vehículo habitual para trabajar los encuestados realizan de manera rigurosa estas revisiones en un 80%, mientras que 15 no lo hacen nunca y cuando acuden a su taller es por una cuestión de avería o reparación obligatoria. Cabe destacar que 19 de los encuestados dejan en blanco y sin contestar esta casilla, desconocemos el motivo por el cual no contestan. Lo que sí podemos asegurar que una cantidad importante de trabajadores les gustaría tener su vehículo en mejores condiciones o un vehículo mejor y más adaptado a sus necesidades debido fundamentalmente a no poder sufrirlo por cuestiones salariales y de precariedad en sus trabajos. Considerando por tanto que dado que no conoce la cual será la permanencia en su puesto de trabajo y por tanto no se decide a cambiar o a invertir más en su vehículo.

Se reciben **sanciones por llegar tarde** al comienzo del trabajo, del total de los encuestados, estos manifiestan en casi un 13% que si reciben sanción por este motivo. No contestan nada 24 encuestados, esto supone otro casi 13% del total, sin conocer el motivo sí que nos parece importante tomarlo en cuenta.

Entramos a concluir en nuestras reflexiones en el último bloque de la encuesta, que es referido exclusivamente a aquellos trabajadores encuestados que utilizan su vehículo o el de la empresa durante su jornada laboral. La primera cuestión de este bloque refiere a la **distancia que realizan habitualmente durante su jornada de trabajo**. De los encuestados casi el 50% tienen que realizar trayectos habituales durante su jornada de trabajo y casi el 40% de estos últimos, un total de 36 realizan más de 50 kilómetros por jornada de trabajo durante la misma y el resto menos de 10 y entre 10 y 30 kilómetros al día. La distancia recorrida es un factor clave en la siniestralidad teniendo en cuenta que hace incrementar el tiempo de exposición al riesgo que los trabajadores están expuestos al mismo.

Otro factor que también hace incrementar el riesgo es la capacidad de organizarse cada trabajador y que lo realice en función de las necesidades propias de la actividad y de las circunstancias cambiantes del tráfico y de la

meteorología. La **capacidad de organizarse las rutas** la poseen un 72,8% de los trabajadores que utilizan el vehículo para trabajar, mientras que los demás no poseen esa capacidad generada por la propia organización empresarial o las circunstancias no susceptibles de modificar de la sustantividad del trabajo.

Por otro lado, a la hora de recibir una posible **sanción por retrasarse en el cometido laboral por motivos principalmente derivados del tráfico** un 18,75% sí son sancionados por este motivo y del mismo más del 41% de los encuestados deben **mantener comunicación continua y directa** con su organización empresarial vía telefónica, wasap para recibir órdenes o información inmediata, aspecto que consideramos de igual manera como un factor de riesgo importante y que en determinados momentos puede causar estrés laboral u otros riesgos derivados de la organización enclavados en los llamados riesgos psicosociales.

En lo que se refiere al **mantenimiento de los vehículos de empresa** estos acuden al taller de manera periódica casi en un 70% de ellos, mientras que un 13% sólo lo hacen por motivo de avería.

Y por último sobre las **acciones en seguridad vial que su empresa** tiene implantadas en su política de prevención de riesgos laborales, preguntábamos a los encuestados sobre campañas de sensibilización, formación planes de movilidad alternativos e información relativa a la seguridad vial, los encuestados nos manifiestan que casi la mitad de las empresas no realizan ninguna acción encaminada a buscar actividades a tomar en cuenta el riesgo de accidente de trabajo vial dentro de evaluación de riesgos y posterior planificaciones preventivas. Mientras que un 39% si ofrecen formación e información en materia de seguridad vial.

8. MEDIDAS PREVENTIVAS GENERALES QUE DEBEN INCLUIRSE EN LA POLÍTICA PREVENTIVA.

Como ya sabemos la seguridad laboral vial debe ir incluida en la Política de Prevención de los Riesgos Laborales, dado que, como impone La Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales en su artículo 14.2, forma parte de las obligaciones empresariales la protección frente a los riesgos específicos de la conducción de vehículos. Para alcanzar un riesgo casi cero o mejor dicho un riesgo controlado debemos de planificar y cumplir de manera taxativa los principios de la acción preventiva, evaluar los riesgos de la seguridad laboral vial, desarrollar acciones preventivas, gestionar correctamente los equipos de trabajo y medios de protección, informar y

procurar la participación de los/las trabajadores/as, formarles, atender en primer lugar a los riesgos graves e inminentes, incluir la seguridad laboral vial en la concepción de la vigilancia de la salud, documentar la gestión de la seguridad laboral vial, investigar los accidentes que se produzcan e incluir la seguridad laboral vial en las auditorias pertinentes.

En base a este criterio establecemos a modo de recordatorio y como base de trabajo cuales deben ser las **Medidas Preventivas** a adoptar en la planificación de la prevención de riesgos de seguridad vial laboral.

- SENSIBILIZACIÓN.

Diseñar y desarrollar un programa de sensibilización que contemple diferentes instrumentos como charlas, debates, documentos o presentaciones adaptados para llevarlos a cabo con toda la plantilla en los distintos departamentos.

- SEGUIMIENTO.

Desarrollar una herramienta destinada al seguimiento de la incidencia de los accidentes y de los riesgos viales, como puede ser un cuestionario anual para los/las trabajadores/as que realicen labores de conducción en su jornada.

- EVALUACIONES PERIÓDICAS DE ACCIDENTALIDAD LABORAL VIAL.

Realizar un análisis anual que extraiga las principales conclusiones tanto de la incidencia de accidentes laborales viales como de los hábitos y comportamientos de la plantilla a la hora de conducir, incluyendo sanciones o medidas correctivas si se observan riesgos elevados para la seguridad laboral vial.

- FORMACIÓN EN SEGURIDAD LABORAL VIAL.

Organizar la formación priorizando la formación del personal con mayor kilometraje anual o con un historial positivo de accidentes, y adaptándola al nivel de riesgo de cada puesto.

- ANÁLISIS DE MOVILIDAD.

Analizar periódicamente las rutas habituales a la hora de los desplazamientos de los/las trabajadores/as, tanto in itinere como en misión, para evitar en lo posible los desplazamientos innecesarios, por ejemplo, los desplazamientos con motivo de reuniones presenciales, cuando puedan sustituirse por videoconferencias u otros medios.

- PLAN SISTEMÁTICO DE RUTAS.

A partir de las conclusiones del análisis de las rutas, desarrollar un plan de rutas para adaptar los desplazamientos necesarios a las vías más seguras y las rutas más eficientes.

- FLEXIBILIDAD HORARIA DE ENTRADA Y SALIDA.

En la medida de lo posible, flexibilizar los horarios de entrada y salida de manera que, cumpliendo con el número de horas que correspondan, el trabajador o la trabajadora pueda evitar los desplazamientos in itinere en las horas de más densidad.

- PROTOCOLO DE REVISIÓN DE VEHÍCULOS.

Desarrollar protocolos de revisión periódicos para que las revisiones a los vehículos de la empresa puedan estandarizarse independientemente de quien las lleve a cabo, asegurando el mantenimiento preventivo de los vehículos mediante el seguimiento de estas revisiones con una plantilla diseñada como parte del protocolo. Se pueden establecer tres tipos de revisiones, dependiendo de los componentes:

- -Semanales: para elementos como el líquido de frenos

- -Mensuales: para el alumbrado del vehículo la presión de los neumáticos
- -Anuales: para los discos y pastillas de freno, latiguillo y bombines, los anclajes de puertas, parachoques y portón trasero...

▪ SOBRE EL USO DEL CINTURÓN.

Sensibilizar, mediante charlas o folletos informativos, del papel del cinturón de seguridad y consejos para llevarlo correctamente: como evitar pinzas o almohadones en el asiento, o revisarlo después de cualquier colisión o accidente, por pequeño que sea.

▪ PROTOCOLO DE COLOCACIÓN DE ELEMENTOS.

Implantar un protocolo de colocación de elementos como espejos retrovisores o asiento y reposacabezas cada vez que un nuevo conductor utilice uno de los vehículos de la empresa.

▪ FORMACIÓN EN ELEMENTOS DE LA VÍA.

Informar mediante charlas o folletos a la plantilla de los riesgos asociados a la categoría o las características de cada tipo de vía.

▪ PROTOCOLO DE REVISIONES ASOCIADAS A LOS RIESGOS METEOROLÓGICOS.

Desarrollar un protocolo de revisiones periódicas para los elementos del vehículo que se asocian con las circunstancias meteorológicas especiales en periodos determinados como pueda ser el invierno. Realizar un seguimiento de estas revisiones.

▪ INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS DE ALERTA.

Instalar en los vehículos de empresa navegadores u otros dispositivos que puedan alertar del exceso de velocidad en el caso en el que se produzca, y de esta forma, contribuir a evitarlo.

- PROTOCOLO DE PREVENCIÓN DEL ALCOHOLISMO Y CONSUMO DE DROGAS.

Desarrollar medidas de sensibilización como charlas o folletos que alerten de los riesgos del alcohol y las drogas al volante, acompañados de otras medidas complementarias como protocolos de actuación para que la concienciación se extienda entre los propios compañeros.

- PROTOCOLO DE VIGILANCIA DE LA SALUD.

Introducción, dentro de los reconocimientos médicos a los/las trabajadores/as pruebas específicas asociadas a los factores de riesgo para la seguridad vial.

9. CONCLUSIONES GENERALES DEL ESTUDIO.

Con la cautela que debemos de mantener a la hora de valorar el estudio, en el que participan casi dos cientos entrevistados y por tanto no se le puede otorgar un rigor científico demasiado riguroso, pero siempre pensando que ofreciendo la mayor discreción, anonimato y confianza para el que ha sido encuestado, sí que podemos afirmar que los resultados que obtenemos sí que se ajustan a los datos reales que existen y estos a su vez sí que se completan con los factores de riesgo que muchos trabajadores poseen y por supuesto la mayoría de las empresas y que van a dar lugar a se produzcan los resultados en siniestralidad laboral vial que tenemos en Castilla-La

Mancha. Los datos nos siguen dando la razón de cara a seguir afrontando esta circunstancia como un verdadero problema a tratar y cuanto menos a exponer acciones para conseguir minorarlo y es que con los datos oficiales en 2018 en siniestralidad vial laboral en Castilla-La Mancha de 32 fallecidos en accidente laboral en general, 19 de ellos tienen relación directa con la seguridad vial, son producidos en accidentes en misión y accidentes in itinere. Y en lo que se refiere a los datos oficiales que poseemos a cierre de este informe que son los de septiembre de 2019 y ofrecidos por el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, Subsecretaría y secretaria General Técnica, subdirección General de Estadística y análisis Sociolaboral y por la Consejería de Economía, Empresas y Empleo, DG de Trabajo, Formación y Seguridad Laboral de Castilla-La Mancha, para ello aportamos las tablas de referencia de siniestralidad vial laboral en Castilla-La Mancha desde enero a septiembre de 2019 para accidentes de trabajo para los trabajadores asalariados en desplazamientos en jornada o accidentes en misión, accidentes de trabajo in itinere y una comparativa con el total de siniestralidad o accidentes de trabajo en Castilla-La Mancha para este periodo con relación laboral por cuenta ajena o asalariados. Se toman en cuenta los datos en función de los sectores de actividad y por el grado o consecuencia del accidente de trabajo.

Accidentes en desplazamiento en jornada

Sexo	Hombre					Mujer					Total				
Sector	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal
AGRARIO	49	96,1%	49	0	0	2	3,9%	2	0	0	51	100,0%	51	0	0
INDUSTRIA	103	94,5%	101	1	1	6	5,5%	6	0	0	109	100,0%	107	1	1
CONSTRUCCION	148	93,1%	145	3	0	11	6,9%	11	0	0	159	100,0%	156	3	0
SERVICIOS	571	75,2%	556	13	2	188	24,8%	187	1	0	759	100,0%	743	14	2
Total General	871	80,8%	851	17	3	207	19,2%	206	1	0	1.078	100,0%	1.057	18	3

Accidentes In Itinere

Sexo	Hombre					Mujer					Total				
Sector	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal
AGRARIO	42	73,7%	41	0	1	15	26,3%	15	0	0	57	100,0%	56	0	1
INDUSTRIA	139	69,2%	136	3	0	62	30,8%	62	0	0	201	100,0%	198	3	0
CONSTRUCCION	91	95,8%	91	0	0	4	4,2%	4	0	0	95	100,0%	95	0	0
SERVICIOS	335	34,8%	326	6	3	628	65,2%	622	6	0	963	100,0%	948	12	3
Total General	607	46,1%	594	9	4	709	53,9%	703	6	0	1.316	100,0%	1.297	15	4

Accidentes totales

Sexo	Hombre					Mujer					Total				
Sector	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal	Nº de accidentes	% s/Total	Leve	Grave	Mortal
AGRARIO	1.589	87,9%	1.571	14	4	219	12,1%	218	1	0	1.808	100,0%	1.789	15	4
INDUSTRIA	3.976	86,9%	3.943	32	1	599	13,1%	598	1	0	4.575	100,0%	4.541	33	1
CONSTRUCCION	2.664	98,2%	2.636	26	2	49	1,8%	48	1	0	2.713	100,0%	2.684	27	2
SERVICIOS	5.284	56,1%	5.227	45	12	4.127	43,9%	4.108	18	1	9.411	100,0%	9.335	63	13
Total General	13.513	73,0%	13.377	117	19	4.994	27,0%	4.972	21	1	18.507	100,0%	18.349	138	20

Fuente de las tres Tablas: Dirección G^a de Seguridad Laboral. JCCM

Con los datos a 30 de septiembre de 2019 en Castilla-La Mancha, podemos afirmar que de los 20 fallecidos como trabajadores asalariados, 7 tienen una relación directa con la seguridad vial, 3 de ellos como accidentes in itinere y 4 en desplazamientos dentro de la jornada laboral. Este dato supone un 35% de los fallecidos totales de enero a septiembre, según datos oficiales. Y en

concreto analizando la misma fuente en referencia a los trabajadores autónomos, un dato que nos parece extraño es que ningún accidente mortal de los cinco sucedidos en CLM no estén relacionados con la seguridad vial, según los últimos datos ofrecidos.

Siguiendo con los trabajadores asalariados, el total de los accidentes registrados en CLM suponen unos 18.500 accidentes y de estos un total de casi 2400 tienen que ver con la siniestralidad vial, casi un 15% del total.

Y de los accidentes calificados como graves, de los 138 accidentes graves un total de 33 accidentes tienen vinculación con los accidentes de tráfico, esto supone un total de casi un 25% de todos estos.

Desde la UGT-CLM seguiremos denunciando la dificultad que sigue existiendo para que se reconozcan los accidentes ocurridos en las carreteras como accidentes laborales. La desvinculación con el centro de trabajo dificulta que se tengan en cuenta todas las causas tras el accidente: mala organización de la carga de trabajo que provoca mermas en las habilidades de conducción, mala formación y falta de prevención... lo cual impide actuar eficazmente contra ellos.

Tampoco podemos obviar que también existe un gran infra-reconocimiento de las patologías relacionadas con el trabajo derivadas de la conducción siendo las más frecuentes los trastornos musculoesqueléticos, por la

manipulación de cargas, exceso de trabajo, jornadas interminables y además también todo lo relacionado con riesgos psicosociales, como estrés, ansiedad y excesiva carga mental. Debemos seguir reclamando una mayor implicación de todas las empresas en las mejoras de las condiciones de trabajo para poder conseguir de una vez por todas reducir estos índices de siniestralidad tan elevados. Además de seguir pidiendo a las Administraciones Públicas, un mayor compromiso en las políticas de Prevención de Riesgos Laborales y mejorar y acelerar los acuerdos en Prevención entre patronal y sindicatos para extender la cobertura a más empresas y hacer cumplir la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, así como garantizar que los trabajadores y trabajadoras reciban la formación necesaria sobre los riesgos de su puesto de trabajo.

A fecha de hoy con todo seguiremos pidiendo a nuestro gobierno regional la recuperación del pacto en materia de salud y siniestralidad laboral entre la fiscalía, Inspección de Trabajo, y gobierno regional y la puesta en marcha del Delegado Territorial o sectorial para llegar a aquellos centros de trabajo que carecen de representación sindical.

Y también ya para concluir decimos que cuando desgranamos los datos anteriores no podemos obviar que aunque a veces nos movíamos en porcentajes pequeños, referidos a distracciones, mantenimientos, sanciones, etc no va a ser suficiente a que los riesgos estén controlados,

esto es todo lo contrario y nos encontramos desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales con factores de riesgos y riesgos laborales que tienen una valoración de moderados, importante, e incluso intolerables en muchas de las evaluaciones de riesgos que se podrían revisar en la muchas organizaciones empresariales de Castilla-La Mancha, y por lo que las empresas junto con sus servicios de prevención deben elaborar una planificación preventiva adecuada en mejora de controlar o bien eliminar todos los riesgos derivados de la siniestralidad laboral vial.

10. FUENTES DE INFORMACIÓN.

- Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, Subsecretaría y secretaria General Técnica, subdirección General de Estadística y análisis Sociolaboral.
- Instituto Nacional de Estadística.
- Dirección General de Tráfico.
- Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, F.S.P.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo
- Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laboral.
- Fundación Española para la Seguridad Vial.
- Consejería de Economía, Empresas y Empleo de Castilla-La Mancha.
- Instituto de Estadística de Castilla-La Mancha.
- www.ugt.es. Unión General de Trabajadores.
- www.ugtclm.es. Unión General de Trabajadores de Castilla-La Mancha.

UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES DE CASTILLA-LA MANCHA
OFICINA TÉCNICA DE PREVENCIÓN EN RIESGOS LABORALES
AÑO 2019

FINANCIADO POR:

