

### CONTENIDO

#### EDITORIAL

#### INFORMACIÓN

- Informe de la Inspección de Trabajo 2012.
- La seguridad laboral viaria, una prioridad.
- Riesgos psicosociales de los estibadores portuarios.
- Ampliación de requisitos para considerar los accidentes laborales como "in itinere".
- Módulo *ad hoc* de la EPA.
- Medidas preventivas sobre ruido en máquinas.
- Presentismo laboral y salud.

#### BREVES

- Novedades en la página web del INSHT.
- Campaña de la Agencia Europea sobre estrés.
- Reglamento REACH. Procedimientos y trámites.
- Película sobre prevención de riesgos laborales premiada en Leipzig.

#### NOVEDADES EDITORIALES

### OPINIÓN



#### Manel Ferri Tomàs

Secretaría de Medio Ambiente de CC.OO. Responsable del Departamento de Movilidad

**Movilidad al trabajo: un modelo inseguro, insostenible e insano, una asignatura pendiente.**

### NOTAS PRÁCTICAS



**Trabajos en floristerías.**

**El objetivo principal** del periódico ERGA Noticias es sensibilizar sobre el tema de la seguridad y la salud, aportando al mundo del trabajo las nuevas tendencias en el campo de la prevención. Consta de un Editorial o artículo de fondo, que ofrece diversos puntos de vista y orienta sobre temas de actualidad relacionados con la seguridad laboral, un apartado de Noticias de interés general sobre condiciones de trabajo, una Opinión, un Anuncio sobre las últimas publicaciones editadas por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, y un apartado titulado: Notas Prácticas, que desarrolla, a través de temas monográficos tratados de forma didáctica, aspectos relevantes relacionados con la seguridad y la salud en el trabajo. Su periodicidad es bimestral y está dirigido tanto a empresarios como a trabajadores.

ZARAGOZA ORP2014

**XII Congreso Internacional de  
Prevención de Riesgos Laborales**

Palacio de Congresos de Zaragoza (sede EXPO), 21, 22 y 23 Mayo 2014

**Edita:** Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). **Redacción:** INSHT-Centro Nacional de Condiciones de Trabajo (CNCT). Dulcet, 2-10 • 08034 Barcelona. Teléfono: 93 280 01 02 - ext. 43042 / Fax: 93 280 00 42. **Correo electrónico:** [cnctinsht@insht.meys.es](mailto:cnctinsht@insht.meys.es)  
**Internet:** <http://www.insht.es>

**Director de la publicación:** Juan Guasch. **Consejo de redacción:** Cristina Araújo, Manuel Bestratén, Xavier Guardino, Pablo Luna, Jaime Llacuna, Silvia Royo y M<sup>a</sup> Dolores Solé. **Redacción:** Cristina Araújo, Manuel Bestratén, Emilio Castejón, María Begoña Juan y Seva y Silvia Royo. **Composición:** Joaquín Pérez. **Ilustración:** Isidre Monés. **NIPO:** 272-14-009-9.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE EMPLEO  
Y SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO NACIONAL  
DE SEGURIDAD E HIGIENE  
EN EL TRABAJO

## Siniestralidad en el sector Servicios

El avance de siniestralidad enero-noviembre 2013, que está disponible en la página web del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, adelanta que, en el año que acaba de terminar, la siniestralidad descendió muy ligeramente en valor absoluto (1,8% en los accidentes con baja) y no se modificó apenas el índice de incidencia (accidentes por cada 100.000 trabajadores asegurados), que se redujo un casi inapreciable 0,3%.

Siendo estas cifras, aún provisionales, razonablemente positivas después de los grandes descensos registrados en los últimos años, algunos repuntes reclaman atención. Efectivamente, en el sector servicios han aumentado el conjunto de accidentes con baja (3,1%), los accidentes mortales (9,5%) y el índice de incidencia, tanto del conjunto de los accidentes (2,5%) como de los accidentes mortales (5,6%).

El fenómeno merece atención porque en el sector servicios trabaja una proporción creciente de la población trabajadora que en la actualidad, según la EPA, se encuentra alrededor del 75%. En la medida que el sector servicios, con un peso relativo tan elevado en la ocupación, incrementa su siniestralidad, aumentará también la del conjunto del país.

Tradicionalmente, el sector servicios ha presentado índices de siniestralidad relativamente bajos en relación con la construcción y los servicios, con valores cercanos a los de la agricultura; pero en los últimos años ha tenido lugar un proceso de convergencia: construcción e industria han reducido mucho más su siniestralidad que los servicios, mientras la agricultura apenas ha bajado.

El resultado es que la desviación estándar del índice de incidencia de accidentes con baja de los cuatro sectores de actividad se ha reducido de 4.776 en 2006, a 1.923 en 2012, mostrando claramente la convergencia aludida más arriba. Un análisis más detallado de los resultados definitivos del año 2012 muestra que, en el período 2006-2012, frente a un descenso del índice de incidencia general superior al 50%, un buen número de divisiones de actividad del sector servicios han mejorado mucho menos. Incluso en un caso, el de las actividades de creación, artísticas y espectáculos, el índice se ha incrementado en un 11,8%.

Entre los menores descensos de siniestralidad en el sector servicios en ese mismo período destaca negativamente "Administración Pública y defensa; Seguridad Social obligatoria", que solo ha logrado reducir su siniestralidad en un 2,1%, cuando las divisiones que le siguen en el "ranking" de escaso progreso (Actividades asociativas y Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento) han superado el 20% de mejora.

En el otro lado de la balanza, algunas actividades de siniestralidad relativamente elevada han logrado notables progresos. A título de ejemplo, citaremos el transporte aéreo (-55%), la reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico (-52%) y la recogida y tratamiento de aguas residuales (-51%). La siniestralidad del futuro será, básicamente, la del sector servicios. De ahí su importancia y la necesidad de que la Administración Pública lidere el sector con su ejemplo.

## Informe de la Inspección de Trabajo 2012



El pasado mes de diciembre, el Ministerio de Empleo y Seguridad Social publicó el [Informe anual de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social 2012](#), que recoge el conjunto de actividades realizadas en ese año por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y que cuenta con un apartado especial sobre “Prevención de Riesgos Laborales”.

A finales de 2012, la organización en esta materia en nuestro país consistía en que 27 provincias tenían unidades especializadas de seguridad y salud laboral de la Administración General del Estado, con un Jefe de Unidad, y en las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco ejercían las funciones de Jefatura inspectores que dependían orgánicamente de la administración autonómica.

Tal como se indica en el apartado: “Prevención de riesgos laborales” (punto 4.6.1 del informe), el contexto socioeconómico en el que se desarrolló la actividad inspectora en el período 2008-2012 se caracterizó por: la fuerte y continua caída del promedio anual de empresas en alta en la Seguridad Social, una fuerte y continuada caída del empleo, y la reducción de las empresas del sector de la construcción y sus industrias auxiliares.

A continuación, enumeramos algunas de las informaciones más relevantes relacionadas con el apartado de prevención de riesgos laborales del informe:

- Se ha producido un leve aumento del 1,24% de la actividad desarrollada por la Inspección en materia de prevención de riesgos laborales.
- Se han incrementado las visitas de inspección realizadas para comprobar el cumplimiento de requerimientos previos realizados a las empresas (2ª visita).
- Dentro de los parámetros de la actividad inspectora, las inspecciones realizadas por la

Inspección de Trabajo y Seguridad Social durante 2012 dieron lugar a 1.244.535 actuaciones, de las cuales, 379.395 estaban relacionadas con la prevención de riesgos laborales. El 18,90% del total de las actuaciones fue por temas relacionados con las condiciones de seguridad e higiene en los lugares y centros de trabajo; el 8,78%, por temas de formación e información de los trabajadores; el 6,96%, por la vigilancia de la salud; y el 6,12%, en relación con las evaluaciones de riesgos.

- Las inspecciones realizadas mediante visita en materia de prevención de riesgos laborales fueron de 93.305. El mayor número de éstas se realizó al sector de la construcción (22,41%), hostelería (19,12%) y comercio (18,22%).
- El número de paralizaciones de obras, trabajos o tareas fue de 197.
- Se realizaron 112.637 requerimientos en materia de prevención de riesgos laborales. Las infracciones, requerimientos y paralizaciones se debieron principalmente a las condiciones de seguridad e higiene de los lugares y centros de trabajo (15,38%), por las irregularidades detectadas en las máquinas y equipos de trabajo (9,96%), y por la falta de formación e información a los trabajadores (8,20%).
- Los trabajadores afectados por las infracciones fueron 84.266.
- Los accidentes de trabajo investigados por la Inspección fueron 9.244.
- En cuanto a los resultados de la investigación de enfermedades profesionales, las actuaciones inspectoras relacionadas con agentes específicos fueron: 4.615, debidas a temas relacionados con el amianto; 2.471, a agentes biológicos y 1.135, a manejo de cargas.

## La seguridad laboral viaria, una prioridad

Los accidentes de tráfico tienen una alta implicación en el ámbito laboral. Uno de cada diez accidentes laborales es de tráfico, aumentando su incidencia con la gravedad, ya que uno de cada cinco accidentes laborales graves y uno de cada tres de los mortales es de tráfico. Así, cabe afirmar que los accidentes laborales de tráfico se han convertido en el principal riesgo de mortalidad de origen laboral, a pesar de los esfuerzos realizados en su reducción, que sí se ha ido produciendo.

La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre los agentes públicos y privados y, por ello, es necesaria la estrecha colaboración de las Administraciones competentes y la participación de todos los colectivos afectados. Afortunadamente, las iniciativas en estos últimos años en nuestro país han sido múltiples. Entre otras, el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y el Ministerio del Interior, a través de sus respectivos órganos: el INSHT y la DGT, iniciaron en el año 2008 una activa colaboración de la que surgieron proyectos, como la [Guía metodológica del Plan tipo de Seguridad Vial en la Empresa](#) y los portales temáticos de la web del INSHT sobre [transportistas autónomos](#), además de documentos divulgativos y carteles.

El sistema de prevención de riesgos laborales debería integrar plenamente los riesgos laborales de tráfico, -sin descuidar los desplazamientos al trabajo-, que deben ser evaluados y controlados a través de su Planificación preventiva, integrando a la misma el Plan de Seguridad Vial y el de Movilidad, que tiene incentivos para la reducción de cuotas a la Seguridad Social. Las empresas

tienen, por tanto, responsabilidades en el tema: legales, sociales, ambientales y económicas. Los profesionales de la prevención deberían dar una respuesta efectiva a tales responsabilidades.

Durante el año 2013 se han creado grupos estables de trabajo interdisciplinares y se han celebrado jornadas técnicas para facilitar el tratamiento riguroso del tema por los profesionales de la prevención. En la imagen se muestra la celebrada en Barcelona en octubre pasado por la Mutua Egarsat para presentar su Guía Práctica sobre Planes de movilidad, en cuya redacción ha colaborado el INSHT. Las personas interesadas en obtener dicha Guía la pueden solicitar a la entidad a través del correo: [gestpreven@egarsat.es](mailto:gestpreven@egarsat.es).

*(Sobre Planes de Movilidad, ver la "Opinión" en este mismo número).*



## Riesgos psicosociales de los estibadores portuarios

Los estibadores portuarios son los trabajadores encargados de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

Además, también realizan tareas de descarga y labores complementarias, tanto en la bodega como en la cubierta de los buques, y en la totalidad de la zona del puerto.

Debido a la complejidad de su trabajo, los estibadores pueden estar expuestos a riesgos muy diversos. Los expertos del sector describen los 30 riesgos que pueden aparecer en estos puestos de trabajo:

1. Caídas de personas a distinto nivel.
2. Caídas de personas al mismo nivel.
3. Caídas de objetos por desplome o derrumbamiento.
4. Caídas de objetos en manipulación.
5. Caídas de objetos desprendidos.
6. Pisadas sobre objetos.
7. Choques contra objetos inmóviles.
8. Choques contra objetos móviles.
9. Golpes por objetos o herramientas.
10. Proyección de fragmentos o partículas.
11. Atrapamientos por o entre objetos.
12. Atrapamiento por vuelco de máquinas, tractores o vehículos.
13. Sobreesfuerzos.
14. Exposición a temperaturas ambientales extremas.
15. Contactos térmicos.
16. Exposición a contactos eléctricos.
17. Exposición a sustancias nocivas o tóxicas.
18. Contactos con sustancias cáusticas y/o corrosivas.
19. Exposición a radiaciones.
20. Explosiones.

21. Incendios.
22. Atropellos o golpes con vehículos.
23. Accidentes de tráfico.
24. Exposición a agentes químicos.
25. Exposición a agentes físicos.
26. Fatiga visual, deslumbramientos y reflejos.
27. Fatiga.
28. Estrés.
29. Falta de asistencia médica.
30. Otras circunstancias (Abarca todos aquellos riesgos no contemplados en los apartados anteriores, particularmente: accidentes causados por seres vivos; causas naturales; exposición a agentes biológicos).

El colectivo de estibadores conforma un grupo de trabajadores muy consciente y preocupado, tanto por sus condiciones laborales como por las cuestiones de salud y seguridad en el trabajo que les afectan.

Como ejemplo de ello, destacamos un estudio presentado en noviembre de 2013, impulsado por la Asociación Sindical de Estibadores Portuarios (ASEP), que representa la práctica totalidad de los estibadores de Las Palmas, Lanzarote y Fuerteventura, y financiado por la Consejería de Empleo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias. La investigación se centró en la incidencia de los riesgos psicosociales en los trabajadores portuarios de Canarias, comparando las variables según turnos de trabajo y nocturnidad, puesto, productividad, cargas familiares y antigüedad en el puesto. La directora de este proyecto fue Elena de los Ángeles Rodríguez, psicóloga y Técnica Superior en Prevención de Riesgos Laborales.

Los objetivos generales del estudio fueron:

- Llevar a cabo una investigación centrada en la incidencia de los riesgos psicosociales en los trabajadores sometidos a turnos y nocturnidad del colectivo de trabajadores portuarios en Canarias, teniendo en cuenta las variables: Puesto, productividad, cargas familiares y antigüedad en el puesto.
- Comparar los resultados del colectivo anterior con trabajadores que no están sometidos a los trabajos a turnos y la nocturnidad.
- Analizar, comparar e identificar variables, similitudes y/o diferencias entre las distintas categorías muestreadas.

Los objetivos específicos fueron:

- Detectar grupos de trabajadores (puestos de trabajo, cargas familiares...) expuestos a un mayor nivel de riesgo psicosocial.
- Comparar los grupos entre sí para resaltar las diferencias.
- Identificar a los trabajadores más vulnerables o más expuestos a este tipo de riesgos.
- Identificar los factores psicosociales concretos que estén afectando a la salud de los trabajadores para intervenir específicamente sobre cada uno de ellos.
- Evaluar los cambios que se puedan producir en el entorno laboral como resultado de las intervenciones para modificar los factores psicosociales (intervención primaria).
- Realizar comparaciones de los resultados con un grupo normativo de referencia (baremos).

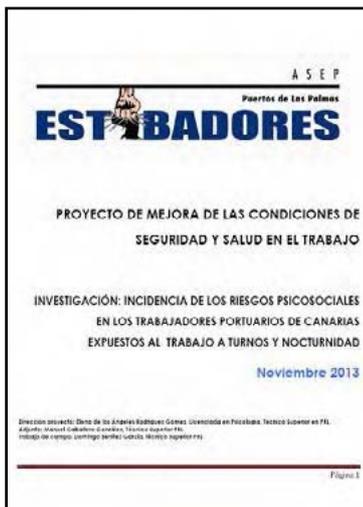
Para la realización del análisis, los investigadores encuestaron durante varios meses a una muestra de 150 personas, 75 estibadores y 75 trabajadores portuarios acogidos a otro régimen, utilizando el *Cuestionario de*

*Evaluación de Riesgos Psicosociales* DECORE, herramienta que pretende evaluar los riesgos psicosociales de forma colectiva para realizar una intervención primaria, es decir, una intervención dirigida a realizar cambios en la organización.

Los autores del estudio opinan que los resultados de la investigación arrojan algunos datos alarmantes, desde el punto de vista psicosocial, que se pueden resumir en: El grupo de estibadores portuarios con turnos y nocturnidad se encuentran en situación de Emergencia desde el punto de vista psicosocial, según el cuestionario DECORE, apreciándose altos niveles de estrés, fatiga, insatisfacción y desmotivación laboral, poco control sobre su trabajo, elevado índice de desequilibrio demanda-control, demanda-recompensa, bajo apoyo social, y pocas oportunidades para desarrollar y poner en práctica las propias habilidades.

En cuanto al grupo de trabajadores portuarios sin turnos ni nocturnidad, los resultados del estudio los sitúan también en situación de alerta desde el punto de vista psicosocial, aunque con una puntuación menor a la del grupo de estibadores.

Los responsables de la ASEP concluyen en la necesidad de desarrollar este tipo de proyectos, así como de profundizar en la relación turnos y trabajo, a fin de adecuar la legislación laboral, fomentar la cultura preventiva, y potenciar la formación y la sensibilización a todos los niveles en materia de riesgos psicosociales. Como información adicional, destacamos que en el Boletín Oficial del Estado del día 30 de enero de 2014, se ha publicado el [IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria](#), de aplicación a las relaciones laborales de las empresas y trabajadores incluidos en su ámbito personal, en los puertos comerciales de todo el territorio español, y que estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2017.



## Ampliación de requisitos para considerar los accidentes laborales como “in itinere”

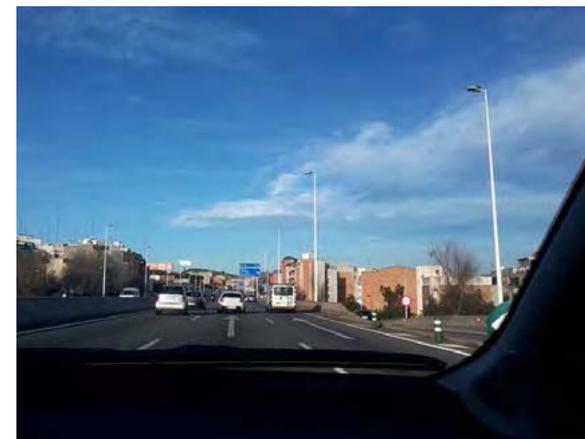
La [Ley General de la Seguridad Social](#), en su artículo 115, considera accidente de trabajo “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena” y “tendrán la consideración de accidentes de trabajo los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”.

La jurisprudencia ha ido exigiendo y ampliando a lo largo de los años una serie de requisitos para este tipo de accidentes laborales (accidentes in itinere), que se han ido adaptando a la realidad actual, contemplando las distintas formas de transporte y de costumbres sociales.

La última ampliación sobre el tema tuvo lugar el pasado mes de enero al considerar el Tribunal Supremo “accidente in itinere” el que sufrió un trabajador un domingo por la noche al chocar con su vehículo, cuando se encontraba a cien kilómetros de su centro de trabajo. El trabajador viajaba desde León, donde residía los fines de semana a Soria (la distancia es de unos 365 Km.), donde trabajaba como conductor de maquinaria pesada. El accidente le mantuvo apartado de sus funciones durante más de un año.

El magistrado del Tribunal Supremo, Aurelio Desdentado, fue el ponente de dicha sentencia, que anula una anterior de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-León de julio de 2012.

La sentencia dice textualmente: “las nuevas formas de organización del trabajo están imponiendo en el hogar familiar unas exigencias de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a ajustes continuos que no siempre pueden traducirse en un cambio de domicilio”. La sentencia final también se apoya en el artículo 3 del [Código Civil](#), que dice textualmente: “Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos, y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidad de aquellas”.



## Módulo *ad hoc* de la EPA

La Encuesta de Población Activa (EPA) es una investigación continua y de periodicidad trimestral dirigida a las familias y realizada por el Instituto Nacional de Estadística desde 1964 para obtener datos de la fuerza de trabajo y de sus diversas categorías (ocupados, parados), así como de la población ajena al mercado laboral.

Desde el año 1999, esta encuesta se complementa con los denominados módulos *ad hoc* (literalmente, del latín: *para esto*). Las encuestas *ad hoc* son las que se diseñan para alcanzar un objetivo específico, no generalizable ni utilizable para otros propósitos.

Los temas de estos módulos específicos cambian cada año y sirven, fundamentalmente, para ofrecer indicadores necesarios para el emprendimiento de iniciativas políticas europeas, entre las que se encuentran la Estrategia Europea de Empleo, la iniciativa Juventud en Movimiento y la Estrategia para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, la Agenda Europea para la Integración, el Paquete de Empleo y Europa 2020.

En este [enlace](#) de la EPA se puede acceder a los 15 informes publicados hasta ahora.

Relacionamos a continuación los temas correspondientes de cada año, facilitando su enlace:

[Año 1999](#). Accidentes y enfermedades laborales.

[Año 2000](#). Transición de la educación al mercado laboral.

[Año 2001](#). Relaciones laborales especiales y de condiciones y horarios de trabajo.

[Año 2002](#). Personas con discapacidad y su relación con el empleo.

[Año 2003](#). Cursos de educación/formación recibidos en los últimos 12 meses.

[Año 2004](#). Organización y duración de la jornada

laboral.

[Año 2005](#). Conciliación entre la vida laboral y familiar.

[Año 2006](#). Salida del mercado laboral y transición hacia la jubilación definitiva.

[Año 2007](#). Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

[Año 2008](#). Situación de los inmigrantes y sus hijos en relación con el mercado laboral.

[Año 2009](#). Módulo incorporación de los jóvenes al mercado laboral.

[Año 2010](#). Módulo sobre conciliación entre la vida laboral y familiar.

[Año 2011](#). Módulo sobre problemas de salud y su relación con el empleo.

[Año 2012](#). Módulo de transición de la vida laboral a la jubilación.

Año 2013. Accidentes laborales y otros problemas de salud relacionados con el trabajo (no incluido todavía. [Ver resumen en inglés en Eurostat](#)).

Año 2014. Situación de los inmigrantes y sus hijos en relación con el mercado laboral. ([Ver resumen en inglés en Eurostat](#)).



## Medidas preventivas sobre ruido en máquinas

Dentro de las actividades del Grupo de Cooperación Administrativa de Vigilancia de Mercado de la Directiva Máquinas (ADCO-Máquinas), el [Proyecto NOMAD](#) puso de manifiesto que el cumplimiento de los manuales de instrucciones de las máquinas, con los requisitos de la [Directiva 2006/42/CE](#) en relación con la información relativa al ruido, era muy pobre (menos del 20%) y la deducción más importante del mismo es que la responsabilidad de esta situación tan crítica no recae sólo sobre el fabricante, sino sobre otros muchos agentes implicados: responsables de la vigilancia de mercado, organismos notificados, organismos de normalización, sindicatos, empresarios, y también sobre los agentes responsables de la seguridad y la salud en el trabajo.

Por todo ello, las recomendaciones propuestas por el Comité Directivo de NOMAD, y aceptadas por la Comisión Europea y el grupo de cooperación administrativa ADCO-Máquinas, se fundamentan en acciones globales sobre todos los agentes implicados y llevadas a cabo de forma simultánea a nivel europeo, y en acciones específicas que los países miembros llevarán a cabo de forma paralela a nivel nacional.

Las líneas de acción se centran en los siguientes puntos:

- Entre las acciones dirigidas a los fabricantes, se están enviando por parte de los agentes encargados de realizar la vigilancia de mercado de cada país, una carta común europea, en la que se les informa a los fabricantes objeto del estudio de sus incumplimientos. Igualmente, se están realizando campañas de información y formación dirigidas a los fabricantes de maquinaria, así como guías y documentos que faciliten su trabajo.
- Se realizarán campañas de información y formación dirigidas a los empresarios y usuarios de máquinas, así como a los agentes responsables de la seguridad y

salud en el trabajo, incluyendo también la elaboración de guías y documentos que faciliten su trabajo.

- Se han iniciado acciones relacionadas con el sistema de normalización, por lo que se está intentando simplificar la normativa existente. Para ello se debe contar con la participación de los organismos normalizadores. Igualmente, se elaborará una base de datos que recopile toda la normativa existente y aplicable, normas tipo B y códigos de ensayo, etc., según la familia de máquinas de que se trate.
- Se están realizando campañas específicas orientadas a informar y formar a los agentes encargados de llevar a cabo la vigilancia de mercado.
- Se están definiendo de forma clara las funciones de los organismos notificados.
- Se elaborará una base de datos europea que recoja la información facilitada por los fabricantes de máquinas en sus manuales de instrucciones.

Entre las acciones realizadas a nivel nacional pueden destacarse las dos siguientes:

- La [Jornada Técnica](#) que se llevó a cabo en Bilbao, el 28 de noviembre del 2013, con la colaboración de los responsables de la vigilancia de mercado y de la seguridad y salud en el trabajo del Gobierno Vasco, con la empresa GORATU, fabricante de máquina-herramienta, con la asociación de fabricantes ANMOPYC, con Julián Virto, representante español en el grupo ADCO-Máquinas y, por último, con la organizadora del evento y representante española en el Comité Directivo de NOMAD.
- Publicación del estudio en el Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo y en la revista Seguridad y Salud en el Trabajo, del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.



## Presentismo laboral y salud



La Fundación del Español Urgente (FUNDEU) define la expresión *presentismo laboral* como el hecho de pasar más horas en el lugar de trabajo de las exigidas por la jornada laboral, en muchos casos, por temor a perder el empleo.

Sin embargo, debido a la actual situación de crisis económica, podemos hablar también de presentismo laboral entendido como el hecho de acudir a los puestos de trabajo estando enfermos, no ir al médico cuando se necesita una baja laboral o regresar al puesto de trabajo después de una baja sin estar completamente recuperado. Esta situación ha reducido las cifras de absentismo pero ha generado problemas de salud a los trabajadores enfermos; a otros, por la posibilidad de contagio; además de repercutir en el funcionamiento de las empresas, en lo que se refiere a su funcionalidad, productividad y eficacia.

A la pregunta de la V Encuesta Europea de Condiciones de Trabajo realizada en 2010: [Durante los últimos 12 meses, ¿ha trabajado estando enfermo?](#), el 39,2% de los 27 Estados miembros contestó afirmativamente. Los resultados que obtuvieron diferentes países respecto a la misma pregunta fueron: España (37,8%), Francia (47,9%), Alemania (38,8%) y Reino Unido (51,2%).

A la pregunta de la misma Encuesta: [En los últimos 12 meses, ¿cuántos días en total ha faltado al trabajo por motivos de salud?](#), el 56,9% de los 27 Estados miembros contestó que ninguno. Los resultados que obtuvieron distintos países respecto a la misma pregunta fueron: España (69,4%), Francia (62,9%), Alemania (38,1%) y Reino Unido (53,1%).

A pesar de que, según los datos anteriores, los trabajadores españoles han trabajado estando enfermos un poco menos que la media del resto de los países europeos, y han faltado menos al trabajo por enfermedad que la media del resto de los países europeos (habría que relacionar estos datos con las cifras de paro), no deja de ser un problema el hecho de que los trabajadores que, por ejemplo, padezcan una enfermedad infecciosa, insistan a su médico en que quieren acudir a su puesto de trabajo porque le descuentan parte del sueldo o porque su situación laboral se podría ver afectada.

Otro [estudio](#) de la empresa CareerBuilder (portal de empleo líder en EE.UU., que ofrece trabajo a más de 55 países de todo el mundo), realizado en 2010 a 3.700 empleados mayores de 18 años mostró que el 72% de los trabajadores solía acudir al trabajo estando enfermo. El 53% de los trabajadores objeto del estudio afirmó haber sido contagiado de una enfermedad por un compañero que asistió a la oficina estando enfermo y el 12% dijo haberse contagiado en el transporte público en la ida y vuelta al trabajo.

Es lógico pensar que cuando empiece a mejorar la situación económica, disminuirá también el presentismo laboral por cuestiones de salud. Mientras tanto, los estudiosos del tema recomiendan aplicar una flexibilidad horaria en las empresas, con el fin de compaginar la vida familiar y laboral; trabajar por proyectos en lugar de por horas; si no hay más remedio que acudir a trabajar estando enfermo, hacerlo en un despacho solos para evitar contagios; y trabajar desde casa, siempre que sea posible.

## Novedades en la página web del INSHT

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo ha incorporado recientemente en su página web las siguientes novedades:

- Actualización del [Portal de Riesgos Biológicos](#). Se ha modernizado dicho portal, incorporando información especializada en este campo sobre los riesgos por agentes y sectores de actividad, se han incluido herramientas para una mejor evaluación del riesgo, propuestas de medidas preventivas y orientaciones para una adecuada vigilancia de la salud. El portal se ha complementado con contenidos actualizados sobre normativa, legislación y materiales de divulgación y formación sobre esta materia.
- Incorporación de dos nuevos calculadores: "Evaluación de la comunicación verbal: método [SIL](#)" (Speech Interference Level) y "[Determinación del metabolismo energético](#)", así como introducción de algunos cambios en el resto de la colección para

mejorar la accesibilidad a la herramienta y unificar el formato de los calculadores.

- Presentación de la [oferta formativa para el presente año](#), que abarca la programación de cursos y actividades de actualización en prevención, el diseño de materiales didácticos y audiovisuales que, en distintos soportes, tratan de facilitar la formación de formadores y el asesoramiento a organizaciones empresariales y sindicales sobre diferentes aspectos relacionados con la formación en prevención de riesgos laborales.
- Ampliación del apartado "Herramientas de prevención de riesgos laborales", con la aplicación informática "[Intervención Psicosocial](#)". Ofrece la posibilidad de intercambios y consulta de experiencias y conocimientos sobre intervención psicosocial, para contribuir a estimular en las empresas la práctica de calidad en este terreno de la prevención.

## Campaña de la Agencia Europea sobre estrés

Finalizada la Campaña: "Trabajando juntos para la prevención de riesgos", la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo anunció a finales del año pasado la nueva Campaña: "Trabajos saludables: Gestionemos el estrés", 2014-2015.

La Campaña se presentará oficialmente en abril de este año y pretende concienciar a empresarios y trabajadores, especialmente de micro y pequeñas empresas, sobre la importancia del estrés en el trabajo y de los riesgos psicosociales en general, por lo que para ello ofrecerá orientaciones prácticas, material didáctico y otras herramientas que ayuden a promover una cultura laboral que tome en cuenta estos temas.

Entre los meses de abril y septiembre de 2014 se convocarán los Galardones Europeos a las Buenas

Prácticas para premiar a las empresas y organizaciones que hayan contribuido de forma destacada e innovadora a reducir los riesgos psicosociales y el estrés en el trabajo. La entrega de Galardones se celebrará en abril de 2015. La Guía de la Campaña, de momento sólo en inglés, se puede consultar [en este enlace](#).



**Trabajos saludables: Gestionemos el estrés**  
Campaña «Trabajos saludables» 2014-15

## Reglamento REACH. Procedimientos y trámites

El Reglamento REACH entró en vigor el 1 de junio de 2007 ([Reglamento \(CE\) nº 1907/2006](#)), pero el proceso de implementación está previsto que dure unos once años. Este proceso prevé unas fechas de inicio y finalización de los diferentes procedimientos y trámites que las empresas deben aplicar en función de su actividad, el tipo de sustancia y el volumen de fabricación e importación. Durante los próximos años 2014-2016 no existen fechas de finalización de procedimientos (ver [calendario](#) de aplicación). La próxima fecha relevante será el 1 de junio de 2017, ya que finalizará el tercer plazo para la comunicación de los usuarios intermedios referente a los usos de las sustancias en fase transitoria (deben quedar registradas antes del 1 de junio de 2018).

Sobre este mismo tema, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas ([ECHA](#)) dio a conocer los resultados de un proyecto de inspección conjunta en la Unión Europea realizado entre los meses de mayo de 2011 y marzo de 2012, con el fin de comprobar la aplicación de los Reglamentos REACH y CLP (Reglamento CLP [CE] nº 1272/2008, adaptación del Sistema Globalmente Armonizado a la UE, cuyo desarrollo corre paralelo al del REACH) en 29 Estados miembros o países del

Espacio Económico Europeo (EEE). De las 1.181 empresas inspeccionadas (la mayoría eran PYME), el 67% de ellas no cumplió con una o más disposiciones del Reglamento REACH y CLP. Los incumplimientos más comunes fueron los relacionados con infracciones de preregistro, notificación de CLP, mantenimiento de la información y medidas de gestión de riesgos deficientes. En este estudio también se informó de que el 52% de las fichas de datos contenía incorrecciones, aunque los inspectores observaron una mejora en los formatos utilizados (ver [noticia](#)). Recordamos que España publicó la Ley 8/2010 del régimen sancionador, en que se establece que corresponden a los órganos competentes de las Comunidades Autónomas las funciones de vigilancia, inspección y control del correcto cumplimiento de ambos reglamentos.

Sobre este tema, existe también el [Portal de información REACH-CLP](#) para dar apoyo a las empresas, en particular a las PYME, ofreciendo información gratuita, documentación y asesoramiento sobre REACH y CLP. Por último, informamos de que la ECHA ha publicado la versión 4.0 de su [Guía de Aplicación del Reglamento 1272/2008](#) sobre clasificación, etiquetado y envasado de las sustancias y mezclas químicas (Reglamento CLP).

## Película sobre prevención de riesgos laborales premiada en Leipzig

El [Quinto Galardón Cinematográfico](#) "Lugares de Trabajo Saludables", 2013, del Festival Internacional de Cine Documental y de Animación de Leipzig (Alemania) ha recaído en la película: "Guardianes" ver ([fragmento](#)), del director brasileño Aly Muritiba.

Los Galardones premian con 8.000 euros al mejor documental de temática laboral. Este premio lo otorga la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, que distribuirá la película traducida a ocho lenguas por toda Europa.

El film, ganador de entre los más de 2.240 documentales de 114 países, describe la vida cotidiana en una prisión

brasileña desde el punto de vista de los guardias, mostrando un ambiente laboral complejo y promoviendo el debate sobre los riesgos psicosociales en el lugar de trabajo.



Aly Muritiba recogiendo el premio en Leipzig



### CATÁLOGO DE PUBLICACIONES 2013-2014

Ya se pueden consultar las publicaciones editadas por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo hasta ahora. El catálogo incorpora las últimas publicaciones y permite enlazar con la ficha de la publicación que recoge un pequeño resumen del contenido, sea libro, ficha, cartel, etc., y posibilita la descarga y compra "on line" del documento. En este enlace se puede acceder al [Catálogo](#).



### INFORME SOBRE EL ESTADO DE LA SEGURIDAD Y SALUD LABORAL EN ESPAÑA 2012

El informe analiza las estadísticas de daños a la salud, con especial referencia a los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Se estudia también la incidencia y características del riesgo musculoesquelético y las condiciones de trabajo y empleo de la población laboral de mayor edad. Se puede acceder al Informe a través de este [enlace](#).



### GUÍA TÉCNICA PARA LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS RELACIONADOS CON AGENTES QUÍMICOS. 2013

Esta [Guía Técnica de Agentes Químicos](#), publicada por primera vez en el año 2006, tiene como objetivo proporcionar criterios y recomendaciones para facilitar a los empresarios y a los responsables de prevención la interpretación y aplicación del [Real Decreto 374/2001](#), de 6 de abril, sobre la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo. Las principales novedades incluidas en esta edición se refieren a las modificaciones referidas a la evaluación y prevención del riesgo químico que se han producido en la [ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales](#), [Real Decreto 39/1997](#), por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, [Real Decreto 298/2009](#), sobre protección de la maternidad, [Real Decreto 681/2003](#), sobre protección contra atmósferas explosivas y [Reglamento REACH](#).

### PEDIDOS

#### INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

Servicio de Ediciones y Publicaciones  
Torrelaguna, 73. 28027 Madrid. Tfno. 91 363 41 00. Fax: 91 363 43 27  
Correo electrónico: [edicionesinsht@insht.meys.es](mailto:edicionesinsht@insht.meys.es)

#### CENTRO NACIONAL DE CONDICIONES DE TRABAJO

Dulcet, 2-10. 08034 Barcelona. Tfno. 93 280 01 02. Fax: 93 280 36 42  
Correo electrónico: [cnctinsht@insht.meys.es](mailto:cnctinsht@insht.meys.es)

#### LA LIBRERÍA DEL BOE

Trafalgar, 27. 28010 Madrid. Tfno. 902365303. Fax: 91 111 42 60.  
Correo electrónico: [tienda@boe.es](mailto:tienda@boe.es)

## Movilidad al trabajo: un modelo inseguro, insostenible e insano, una asignatura pendiente.

**Manel Ferri Tomàs***Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de la CS CC.OO.  
Responsable del ámbito de Movilidad*

Las encuestas de movilidad que instituciones y autoridades del transporte realizan periódicamente para conocer los hábitos de los ciudadanos -tanto en lo que se refiere a su vida privada como laboral- ponen de manifiesto que la movilidad actual se basa en una inyección constante de energía, tiempo y esfuerzo humano sin que ello aporte un beneficio evidente al conjunto del sistema socioeconómico. Más aún, esta dinámica es el origen de impactos de índole diversa que erosionan el bienestar de los trabajadores y del conjunto de los ciudadanos y la competitividad del país.

Durante las últimas décadas, la dispersión del tejido urbano e industrial sobre el territorio (20.000 polígonos industriales) -a raíz de una política urbanística basada en la especulación del suelo y no en la creación de redes de relación eficientes- ha ido alejando los centros de trabajo de los espacios de residencia y dejando en manos de cada ciudadano la resolución de sus necesidades de movilidad. El resultado es un modelo de movilidad insostenible medioambientalmente, improductivo en términos económicos y poco o nada saludable para los trabajadores y la población en general.

*¿Cómo nos desplazamos al trabajo?*

Según datos de la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España (MOVILIA) que elabora periódicamente el Ministerio de Fomento, en el año 2006

las personas ocupadas realizaban en un día laborable medio, más de 62 millones de desplazamientos, la mitad del número total de desplazamientos (123,3 millones). De estos 62 millones de desplazamientos, alrededor de un 67% (41 millones) correspondían a viajes de ida al trabajo y de vuelta al domicilio, y equivalían al 34% del total de desplazamientos. Los datos, por tanto, ponen de relieve el peso que tiene la movilidad cotidiana de los trabajadores sobre el total de la movilidad de los ciudadanos, y explica los impactos ambientales, sociales y económicos que se derivan, tanto a nivel individual como colectivo.

En cuanto a los medios de transporte utilizados por las personas ocupadas para ir al trabajo y, si bien los resultados estadísticos mezclan los desplazamientos por motivos de trabajo con los desplazamientos por motivos de estudio, el coche y la moto son los medios utilizados de forma mayoritaria (63%). Casi un 20% de las personas se desplazan a pie o en bicicleta y un 13%, en transporte público colectivo (autobús urbano, autobús interurbano, tren o metro).

Si se desglosan estos datos por sexos, se constata que los hombres optan todavía con más diferencia por el vehículo privado a motor (72% frente al 49% de las mujeres), utilizan menos el transporte público (8% frente al 22% de las mujeres), y se desplazan menos a pie o en bicicleta (16% frente al 27% de las mujeres).

La movilidad de las trabajadoras, por tanto, es mucho

más insostenible posiblemente porque hay escenarios (polígonos industriales) donde predomina el empleo masculino y en los que el uso del automóvil es la única alternativa a la que tienen acceso los trabajadores.

#### *Los impactos sobre la salud*

Este modelo de movilidad al trabajo tiene clarísimos impactos en la salud de los trabajadores y trabajadoras. Aunque tradicionalmente estos impactos en la salud no se han venido abordando como un problema de condiciones de trabajo, sí lo son. Lo son porque los trabajadores sufren accidentes in itinere, lo son porque los embotellamientos y los problemas de aparcamiento son una causa de estrés adicional, lo son porque reducen nuestras horas de descanso y aumentan nuestro sedentarismo. Hay estudios que calculan que pasamos 5 años de nuestra vida en embotellamientos de tráfico, y es indudable que aquellos trabajadores que pasan su jornada sentados y que también se desplazan con su coche al trabajo suman, por término medio, cerca de una hora más sentados por motivos laborales. Todas estas exposiciones a riesgos para la salud derivadas de un modelo de movilidad al trabajo poco saludable son evidentes pero disponemos de pocos estudios y datos que nos permitan hacerlas visibles porque sólo recientemente las administraciones públicas han empezado a considerar el problema. Sólo en el terreno de los accidentes in itinere, disponemos de datos contrastados. Según informaciones del Ministerio de Trabajo e Inmigración, en el año 2010 se produjeron 627.876 accidentes de trabajo con baja, 553,915 durante la jornada y 73.961 fueron in itinere. Los accidentes que se producen en los desplazamientos al trabajo suponen pues el 12% de los que causan baja

pero son tres veces más mortales: Uno de cada mil accidentes producidos en jornada de trabajo es mortal, mientras que en los accidentes in itinere tres de cada mil son mortales.

Sin embargo, el problema de salud laboral y movilidad al trabajo es mucho más complejo y va más allá de los accidentes in itinere. Recientemente, un estudio de la consultora británica AVAYA, basado en una encuesta de más de 3.000 trabajadores en seis países de Europa, cifraba en 70 minutos al día el tiempo medio que los trabajadores europeos emplean en ir al trabajo. Esos 70 minutos son tiempo de trabajo y muchas veces la fuente de problemas de estrés.

Aunque las empresas se empeñen en presentarnos el desplazamiento al trabajo como un problema individual del trabajador, la realidad es que la mayoría de las veces los trabajadores no tienen elección: o se desplazan en coche o no llegan al trabajo. Tan arraigada está la idea de que para ir al trabajo hay que utilizar el coche y que el trabajador ha de ponerlo a disposición de la empresa, que en muchas selecciones de personal, disponer de carné de conducir y de coche es una condición "sine qua non" para optar al puesto. De esta forma, podemos afirmar que el 50% de la población mayor de edad española que no dispone de permiso de conducir sufre exclusión social y laboral.

Además de la salud laboral están los problemas de salud pública que provoca este modelo de movilidad basado en el uso intensivo del coche privado. Según un estudio realizado por el Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España en 2007, las emisiones de gases contaminantes NOx y PM10 producidos por la combustión de vehículos en circulación en ciudades y áreas metropolitanas, provocan 16.000 muertes prematuras en España al año, un número siete veces

mayor que los fallecidos en accidentes de tráfico (1.710 en 2010). Más recientemente, un estudio de la Agencia Europea de Medio Ambiente, ha contabilizado 370.000 muertes prematuras en Europa cada año debido a la mala calidad del aire. Según datos de la Organización Mundial de la Salud, mueren dos millones de personas en el mundo a causa de la contaminación del aire, la mitad de ellas en países desarrollados.

#### *La movilidad sostenible*

Identificar el problema contribuye a progresar en su solución. Reconocer e internalizar en la lógica económica actual los impactos derivados de una movilidad ineficiente e insegura es el primer paso para invertir tendencias e implantar un modelo más eficaz, competitivo y saludable. El progreso, como en otros ámbitos de la economía, no puede basarse en el crecimiento *per se*, sino en el uso eficiente de los recursos y servicios.

Este cambio de escenario, en lo que a la movilidad de los trabajadores se refiere, ha de venir de la mano de actuaciones que integren estas políticas de transporte con la planificación territorial y urbanística, impulsen cambios normativos y fiscales en favor de la ecomovilidad, integren estos riesgos en la evaluación y planificación preventiva de la empresa, favorezcan los medios y sistemas de transporte alternativos al automóvil, desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte público y/o colectivo, en coche compartido, o por medio de medios de transporte colectivo que se establezcan en la empresa, o mediante acuerdos de varias empresas pertenecientes a un mismo polígono industrial. Y que se creen sinergias y mecanismos de cooperación entre todos los agentes y sectores sociales y económicos implicados. Todo esto es necesario

y urgente para evitar exposiciones nocivas para la salud de los trabajadores y trabajadoras y superar la crisis social energética y ambiental en la que estamos instalados.

*¿Cómo empezar a cambiar?*

Éstas son algunas de las propuestas más importantes del decálogo de movilidad sostenible elaborado por CC.OO. para avanzar en la construcción de un nuevo modelo:

- Crear la figura del gestor de movilidad y constituir consejos de movilidad en los polígonos industriales y grandes empresas.
- Apostar por el transporte colectivo intermodal con criterios de racionalidad.
- Incentivar el uso del coche compartido, la bicicleta y los desplazamientos a pie.
- La empresa debe subvencionar de forma negociada y mediante una acción positiva la utilización de estos medios.
- El derecho al transporte debe materializarse en

- el derecho al título de transporte, de carácter personal y que abarque a toda la plantilla, con independencia de su fecha de ingreso y de la situación laboral que tenga.
- Incorporar la movilidad in itinere y la accesibilidad al centro de trabajo en la evaluación de riesgos laborales.
- Incluir la auditoría de movilidad en los estudios para obtener un sistema de certificado de un sistema de gestión ambiental (EMAS o ISO).
- Incluir los temas de movilidad en la negociación colectiva atendiendo a la diversidad de situaciones.



## Trabajos en floristerías

*En las floristerías se realizan diversas tareas, como son la recepción, clasificación, acondicionamiento y mantenimiento de flores, materiales y otras materias primas; la elaboración de composiciones con flores y plantas; la realización de entregas a domicilio; el almacenamiento de materiales; la atención al público; el etiquetado de los productos para la venta, etc.*

*Los riesgos más frecuentes que se producen al realizar estas tareas son debidos al uso de herramientas manuales, a posturas forzadas que pueden causar lumbalgias, a movimientos manuales de cargas, al contacto con productos químicos y agentes biológicos, a las caídas, resbalones y golpes, etc.*

A continuación, ofrecemos un resumen de los riesgos principales en esta actividad y las medidas preventivas.

### Riesgos

- Cortes y pinchazos provocados por los pinchos de las plantas (rosas y cactus, principalmente), herramientas (tijeras, cortaalambres, navajas, etc.) o superficies peligrosas.
- Golpes con cajas y plantas, por caída de objetos o por movimientos incontrolados.
- Manipulación de cargas y realización de posturas forzadas al cargar plantas, sacos de tierra, sustratos o abono, o al realizar trabajos de ornamentación.
- Caídas sobre el mismo nivel, por suelos húmedos, sucios y resbaladizos.
- Caídas de altura desde escaleras de mano o desde objetos inadecuados utilizados como escaleras.
- Contacto con productos que contengan sustancias químicas peligrosas (productos de limpieza, herbicidas, pesticidas, plantas y tierras tratadas químicamente, abonos, fertilizantes, etc.).
- Contacto con agentes biológicos (hongos, parásitos, bacterias, etc.).
- Lesiones oculares por proyección de partículas.



### Medidas preventivas

- Utilizar las distintas herramientas (tijeras de flores, de podar y de papel, navajas, alicates, tenazas, etc.) en buen estado, limpias, correctamente afiladas, sin rebabas ni bordes romos, que sean de calidad y adecuadas para la tarea. Conservar, almacenar y transportar las herramientas de forma adecuada. Sujetar de forma segura las herramientas y demás materiales en el lugar de trabajo. Los mangos no deberán estar astillados o rotos y deben estar sólidamente acoplados a la herramienta. Las herramientas cortantes se deben guardar en fundas.
- Se deberán utilizar guantes resistentes a cortes y pinchazos y calzado de seguridad antideslizante y cómodo. Si es necesario, se usarán mascarillas (al trabajar con aerosoles, abrillantadores de plantas, insecticidas, etc.).
- Disponer de espacios apropiados para el almacenamiento de los diversos materiales (recipientes decorativos, macetas, regaderas, pulverizadores, alambres, pegamentos, esponjas para flores, papel para envolver, lazos, conservantes de flor, etc.). Almacenar adecuadamente los objetos puntiagudos y cortantes. Sujetar o anclar firmemente las estanterías a elementos sólidos,

## NOTAS PRÁCTICAS

- colocando las cargas más pesadas en los estantes bajos (sacos de tierra, abono o sustratos); no superar la capacidad de carga de las estanterías y garantizar la estabilidad de los apilamientos, respetando la altura máxima. Almacenar de forma horizontal siempre que sea posible en zonas bien iluminadas. Almacenar los productos en lugares apropiados, manteniendo los recipientes cerrados.
- Las zonas de paso y de trabajo deben estar despejadas. Eliminar la humedad, suciedad, restos de flores y plantas y obstáculos con los que se pueda tropezar. Marcar los desniveles y escalones que no puedan ser eliminados. Limpiar y mantener en buen estado el local.
  - Retirar los objetos y herramientas innecesarios o que no se estén utilizando, ordenarlos en contenedores apropiados. Colocar los útiles y demás medios de trabajo al alcance de la mano.
  - Para acceder a lugares elevados, utilizar una escalera de mano segura y homologada, con peldaños antideslizantes y con un dispositivo que impida que se abra. Prohibir el uso de elementos no apropiados para el acceso a lugares altos.
  - Al utilizar productos de limpieza, pesticidas, abonos o fertilizantes, procurar usar sustancias que tengan las mismas propiedades y que sean menos peligrosas. Exigir al fabricante las fichas y etiquetas de datos de seguridad de los productos. Establecer un plan de utilización segura de los productos (métodos de trabajo, higiene, limpieza y eliminación).

- Evitar el contacto de sustancias químicas con la piel, utilizando guantes, mezcladores o paletas.
- Establecer medidas higiénicas como la limpieza personal después de la utilización de productos químicos. Desinfectar periódicamente la piel.
- Eliminar los desechos adecuadamente.
- Formar a los trabajadores en las técnicas de manipulación manual de cargas (cargando y transportando pesos pegándolos al cuerpo y en posición erguida). Respetar las cargas máximas.



### Legislación

- [Ley 31/1995](#), de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y sus posteriores modificaciones.
- [Real Decreto 773/1997](#), de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual.
- [Real Decreto 486/1997](#), de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.
- [Real Decreto 664/1997](#), de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo.
- [Real Decreto 487/1997](#), de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores.
- [Real Decreto 1215/1997](#), de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.
- [Ley 22/2011](#), de 28 de julio, de residuos y suelos contaminantes.

**NOTA:** Todos los enlaces han sido verificados en fecha 29 de enero de 2014