

La percepción de los riesgos en los desplazamientos laborales en trabajadores de Pymes, Micropymes y Autónomos

Cristina Catalá García, José Ignacio Lijarcio Cárcel, Javier Llamazares Robles, Luis Montoro González y Javier Romani Martínez

Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL)

Las pymes, micropymes y autónomos son gran parte del tejido empresarial y, en lo que se refiere a la seguridad vial laboral, no existen muchos estudios para conocer con detalle su siniestralidad. Por ello, en este artículo se ha querido realizar un estudio sobre la percepción de los riesgos laborales en este tipo de empresas y trabajadores. El análisis se ha realizado a través de un cuestionario a 660 personas sobre los riesgos en los desplazamientos en jornada e in itinere. En este cuestionario se han observado, entre otros aspectos: situaciones que generan inconvenientes en la conducción, percepción del riesgo según la edad, diferencias entre los que han sufrido un accidente y los que no, percepción que los encuestados tienen sobre diversas situaciones de riesgo, aspectos a mejorar, diferencias entre la percepción de riesgos de los accidentes in itinere y en misión, diferencias por tipo de vehículo y por el tamaño de las empresas, etc.

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico están implicados en casi un 30% de las muertes por accidente de trabajo en España. La prevención de los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico es imprescindible para evitar, entre otros daños, las bajas laborales. A pesar de los esfuerzos que están realizando las diferentes administraciones para promover la seguridad vial laboral, se ha detectado que muchas empresas, sobre todo las de menor ta-

maño, no tienen contemplado en su plan de riesgos laborales acciones específicas relacionadas con la prevención de los accidentes de tráfico.

Del total de los accidentes de tráfico laborales aproximadamente el 70% se producen en trabajadores autónomos o pertenecientes a pymes o microempresas, lo que muestra la elevada accidentalidad vial que se produce en este tipo de empresas. Esto es principalmente debido a que el 99,8% del tejido empresarial

está compuesto por autónomos o empresas que tienen entre 0 y 249 asalariados.

Estas cifras indican que para prevenir los accidentes de tráfico producidos por desplazamientos laborales, es importante promover la cultura de la seguridad vial en todo tipo de empresas, sobre todo en las de menor tamaño que son en las que más accidentalidad por esta causa se produce, y por contra, donde menos acciones preventivas se aplican.

Por este motivo, el INSSBT (Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo), consideró relevante encargar a FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial), el desarrollo de un proyecto enfocado en los autónomos, pymes y microempresas, para analizar la percepción de los riesgos en los desplazamientos laborales en trabajadores de este tipo de empresas y trabajadores.

METODOLOGÍA

El desarrollo de este estudio se realizó a través de una comisión de trabajo multidisciplinar formada por administraciones, federaciones empresariales de autónomos, servicios de prevención y empresas de trabajo temporal que aportaron su visión y conocimiento sobre la seguridad vial laboral en la pymes, micro-pymes y autónomos (véase la tabla 1).

Los miembros de esta Comisión Pymes, promovida por el Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo (INSSBT) y organizada por Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), consideraron que, al margen de los datos que se pudieran obtener del análisis de los accidentes de tráfico laborales de las diferentes fuentes disponibles, sería interesante diseñar un cuestionario con el objeto de conocer la percepción del riesgo de los trabajadores de pymes, microempresas y autónomos en sus desplazamientos laborales.

Análisis estadístico descriptivo, análisis comparativo y análisis factorial

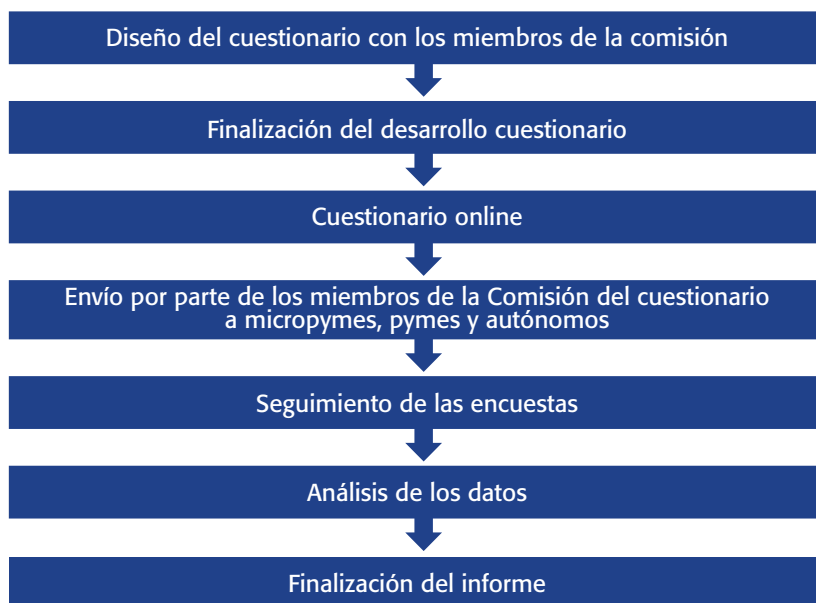
El cuestionario se consensuó con todos los miembros, realizando sus aportaciones, y se informatizó, a través de Google, con el objeto de facilitar el envío, recogida de datos y posterior



■ Tabla 1 ■ Miembros de la Comisión Pymes

TIPO DE ENTIDAD	ENTIDAD
Administraciones centrales	INSSBT
	DGT
Administraciones autonómicas	Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid
	Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo (INVASSAT)
	Dirección de Relaciones Laborales, Seguridad y Salud Laboral de la Junta de Andalucía
	Dirección General de Trabajo y Prevención de Riesgos Laborales de la Junta de Castilla y León
	Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer)
Federaciones Nacionales de Autónomos	Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA)
	Federación Española de Autónomos (CEAT)
	Federación Nacional de Trabajadores Autónomos (ATA)
	Ibermutuamur
Servicios de Prevención	Umivale
	Fraternidad
	Medycsa
	Addeco
Empresas de trabajo temporal	Randstad
	Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
Otras entidades	Asociación Empresarial del Seguro (UNESPA)
	Plataforma Tecnológica de Seguridad Industrial (PESI)

■ **Tabla 2** ■ **Fases de trabajo**



■ **Tabla 3** ■ **Distribución de los encuestados por tamaño de empresa**

¿Cuántos empleados tiene la empresa en la que trabaja?	%
Autónomo sin asalariados	25,00%
Entre 1 y 9 empleados	21,82%
Entre 10 y 49 empleados	18,48%
Entre 50 y 249 empleados	34,55%
NS/NC	0,15%
Total	100,00%

análisis. Las preguntas y formato final del cuestionario se pueden consultar en el siguiente enlace: <http://goo.gl/forms/ZdP2jvCTkV9HWZhr1>. El envío del cuestionario se realizó a través de las mutuas, asociaciones y federaciones de autónomos a todas sus empresas asociadas. Se obtuvieron 660 respuestas de trabajadores de esas empresas, válidas a principios de 2017, que es la muestra total sobre la que se centra el informe.

Las fases de trabajo desde el diseño del cuestionario hasta el análisis de las respuestas obtenidas siguieron el orden que recoge la tabla 2.

DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA

El perfil sociodemográfico de la muestra del estudio responde a la siguiente descripción general:

Analizando la distribución por grupos de edad, observamos que el grupo de 41 a 50 años es el más frecuente (38,48%), seguido del de 31 a 40 años (30,61%) y del de 51 a 60 años (15,15%).

La gran mayoría de los encuestados son varones (77,7%). Las mujeres representan el 20,4% de los casos.

Analizando la ocupación/profesión, observamos que los conductores profesionales son los más frecuentes (35,15%), seguidos de los gestores/administrativos (24,09%), los directivos (9,09%) los repartidores (8,03%) y, por último, los comerciales (6,52%).

Por sectores, el más representado es el sector de logística y transportes (26,29%), seguido del de servicios al ciudadano (17,27%) y el de servicios profesionales (12,58%).

Analizando la distribución de los encuestados en función del tamaño de las empresas en las que trabajan (en cuanto al número de empleados), encontramos que el 34,5% de los empleados trabaja en medianas empresas (entre 50 y 249 empleados). El resto se distribuye como recoge la tabla 3.

En cuanto al tipo de permiso de conducción, los carnés de automóvil (tipo B) son los más frecuentes entre los encuestados (70,1%), seguidos de los de vehículos pesados (tipos C y D) (39,7%) y, por último, los de motocicletas (tipo A) (17,2%).

Respecto a la antigüedad del permiso, puede observarse que predominan los conductores con experiencia: el 34,5% de los encuestados lleva conduciendo entre 20 y 30 años, el 30,3% desde hace entre 10 y 20 años y el 16,9% desde hace entre 30 y 40 años.

La gran mayoría de los encuestados (82,48%) afirma no haber sufrido ningún accidente de tráfico durante su jornada en los últimos 5 años. Sólo el 17,04% afirma haberlo sufrido alguna vez.

La mayoría de los encuestados (80,46%) no ha sufrido un accidente de tráfico en sus desplazamientos in itinere; en cambio, el 12,32% sí.

RESULTADOS DEL ESTUDIO

Percepción del riesgo de los accidentes de tráfico en el trabajo

La mayoría de los encuestados considera los accidentes de tráfico como un factor de riesgo en su trabajo: el 47,88% lo valora como "mucho"; el 16,36%, "bastante"; y el 17,12%, "normal". Sólo el 11,82% considera "poco" los accidentes de tráfico como un factor de riesgo en su trabajo y el 6,52% "nada".

La percepción de riesgo de los accidentes de tráfico en el trabajo es mayor en determinados grupos, como ocurre en el caso de los hombres. Al analizar las respuestas en función de la variable sexo, se observa que el 66% de los hombres considera en mucha o bastante medida los accidentes de tráfico como factor de riesgo en su trabajo, mientras que entre las mujeres este porcentaje alcanza el 57,8% (ocho puntos menos que entre los hombres).

Igualmente se observan diferencias significativas en la percepción de los accidentes como factor de riesgo **en función de la profesión de los sujetos**. Los profesionales cuya actividad supone un uso frecuente o continuo de un vehículo, lógicamente, consideran los accidentes de tráfico como un factor de riesgo para su trabajo en mayor medida que el resto de profesionales. Para profesionales como los conductores, los comerciales o los repartidores, la percepción de riesgo elevada ("mucho" o "bastante") se sitúa por encima del 70%; para el resto de profesionales supera con dificultad el 50%.

Con respecto a la edad, en los tramos comprendidos entre los 41 y los 60 años, la percepción de riesgo muy

elevada ("mucho") se sitúa por encima del 50%.

Así mismo, se observan diferencias en la percepción del riesgo entre personas que han sufrido un accidente de tráfico de carácter laboral, ya sea por un desplazamiento en jornada de trabajo o in itinere, frente a las que no lo han sufrido, de entre los primeros un 70,7% consideran los accidentes de tráfico como un factor de riesgo en su trabajo.

Como conclusión, podemos afirmar que donde se asigna a los accidentes de tráfico un mayor riesgo es el tramo de edad entre 41 y 60 años; además, se observan diferencias significativas sobre las personas que han sufrido un accidente y las que no.

Desplazamientos en jornada de trabajo

La gran mayoría de los encuestados realiza sus desplazamientos dentro de la jornada en vehículo de empresa/privado (94,2%), lo que representa una muestra de 622 trabajadores y trabajadoras. Solo un pequeño porcentaje (4,3%) los realiza en transporte público y un porcentaje aún menor (3%) a pie.

En relación con el medio de transporte utilizado para desplazarse durante la jornada de trabajo, no se aprecian diferencias significativas en cuanto al perfil de los encuestados; ni por su perfil sociodemográfico (sexo, edad u ocupación), ni en relación con otras variables (haber sufrido o no un accidente laboral de tráfico, antigüedad del carné, etc.).

Entre los vehículos de empresa/privados más utilizados en los desplazamientos en misión o en jornada, destacan los turismos (58,6%), los camiones de más

de 3.500 Kg (21,2%) y las furgonetas (19,1%).

Cuando se analiza el tipo de vehículo utilizado durante la jornada laboral, aparecen diferencias significativas entre sexos, donde el uso del turismo es mayoritario entre las mujeres (88,3%), mientras que, entre los hombres, crecen significativamente los usuarios de los siguientes vehículos de carácter industrial: camiones de más de 3.500 Kg (26,3%) y furgonetas (22,2%).

El anterior resultado se complementa con el análisis del tipo de vehículo utilizado en función de la profesión del encuestado. El uso de camiones de 3.500 Kg. o más y furgonetas predomina entre las profesiones como Conductores profesionales y Repartidores, así como entre los Comerciales (en el caso de las furgonetas). El uso del turismo es mayoritario entre profesiones más de "oficina": Gestores/Administrativos, Directivos y Otros.

Con respecto al transporte público, el autobús es el medio más utilizado en los desplazamientos en jornada (58,2%), seguido del metro/tranvía (37,9%).

Desplazamientos en jornada laboral con vehículo privado o de empresa

Para conocer la percepción del riesgo de los trabajadores en sus desplazamientos en jornada en vehículos privados o de empresa, en los siguientes puntos, el análisis se centra en los 622 sujetos que señalaron en el cuestionario que realizan este tipo de desplazamientos.

Considerando el número de horas que conducen en vehículo privado/empresa en cada jornada de trabajo, observamos que el 18,4% conducen menos

Tabla 4 ■ Percepción de las situaciones que generan inconvenientes a la conducción

Situaciones que generan inconvenientes a la conducción	Valoración media
Tráfico excesivo y atascos	3,02
Carreteras/calles en mal estado	3,10
Condiciones meteorológicas adversas: lluvia, niebla, viento...	2,60
Ruido del tráfico	2,13
La forma de conducir de algunos conductores	3,36
Desconocimiento de las rutas	1,99
Riesgo de sufrir un accidente de tráfico	2,92
Posibilidad de que me pongan una multa	2,50
Dificultad de encontrar aparcamiento	2,53
La mala señalización de la vía	2,68

de 1 hora al día, el 22,8% entre 1 y 2 horas, el 20,58% entre 2 y 5 horas y el 18% entre 5 y 8 horas.

Los hombres muestran un mayor tiempo de conducción durante su jornada laboral, frente a las mujeres. El 60,2% de los hombres pasa dos horas o más conduciendo dentro de su jornada laboral, mientras que, entre las mujeres, el 74,2% dedican dos horas o menos a conducir dentro de su jornada laboral.

Al igual que el caso del tipo de vehículo, la dedicación temporal durante la jornada laboral está claramente relacionada con el tipo de profesión. La mayor parte de los profesionales de carácter más gestor o gerencial pasan dos horas o menos conduciendo durante su jornada laboral, mientras que entre los conductores profesionales, los comerciales o los repartidores son mayoría los que dedican dos horas o más de su jornada laboral a conducir.

La mayoría de los encuestados suele realizar sus desplazamientos en misión en vías interurbanas; desglosando los datos: el 43,8%, en autopistas/autovías y el 26,5%, en carreteras secundarias; por el contrario, el 28,6% suele realizarlos en vías urbanas.

Entre las mujeres crecen significativamente los desplazamientos en jornada de trabajo a través de vías urbanas, alcanzado el 39,1%.

Como era de esperar, entre los conductores profesionales se incrementa significativamente el uso de vías interurbanas: autopista/autovía, hasta el 53,9%.

La mayoría de los encuestados que utiliza el vehículo privado/empresa en sus desplazamientos en jornada laboral (69,9%) suelen conducir a primera hora de la mañana (entre las 7:05 y las 10:00 horas). Otras horas que destacan por su frecuencia son entre las 10:05 y las 14:00 horas (52,4%) y, por la tarde, entre las 18:05 y las 21:00 horas (43,7%), entre las 16:05 y las 18:00 horas (42,1%) y entre las 14:05 y las 16:00 horas (38,2%).

Asimismo, los conductores profesionales y, en menor medida, los repartidores incrementan sus horarios al volante, a diferencia del resto de profesionales.

Cabe destacar que la mayoría de los encuestados utiliza vehículos que no superan los 10 años de antigüedad durante sus desplazamientos en jornada: el

37,4% conduce vehículos de entre 0 y 5 años y el 35% conduce vehículos de entre 5 y 10 años.

Con respecto a la antigüedad del vehículo no se producen diferencias significativas en función de las características sociodemográficas de los conductores.

Como resumen de la percepción de las situaciones que generan inconvenientes a la conducción, dado que las distintas situaciones se han evaluado en una escala ordinal, que transcurre entre los extremos de "Nada" a "Mucho" (Nada: 1, Poco: 2, Bastante: 3 y Mucho: 4), la tabla 4 recoge las valoraciones medias correspondientes a las diferentes situaciones de riesgo.

Las situaciones que generan más inconvenientes a los conductores son: la forma de conducir de algunos conductores (3,36), las carreteras/calles en mal estado (3,10) y el tráfico excesivo y los atascos (3,02). Por el contrario, las situaciones que menos inconvenientes generan son: el desconocimiento de las rutas (1,99) y el ruido del tráfico (2,13).

Realizando la comparativa de las valoraciones de los conductores en función de su perfil sociodemográfico, nos encontramos con los siguientes resultados:

- Existen determinadas situaciones que afectan en mayor o menor medida al conductor en función de la edad. Para las personas de mayor edad les genera mayores inconvenientes para la conducción, fundamentalmente, las condiciones meteorológicas adversas y, en menor medida, el ruido del tráfico.
- Por el contrario, situaciones como el tráfico excesivo y los atascos, carreteras/calles en mal estado o la forma de conducir de algunos conductores

afectan en mayor medida a los conductores más jóvenes.

Respecto al sexo del conductor, se observan las siguientes diferencias en la valoración de las situaciones que provocan inconvenientes a la conducción:

- A los hombres le afectan más que a las mujeres situaciones como las carreteras/calles en mal estado, la posibilidad de que me pongan una multa o la mala señalización de la vía.
- Por el contrario, para las mujeres las situaciones que les generan más inconvenientes son: la forma de conducir de algunos conductores o la dificultad de encontrar aparcamiento.

Respecto a la ocupación del conductor, no se observan diferencias estadísticamente significativas en la valoración de las diferentes situaciones. Por otro lado, es destacable que el haber sufrido o no un accidente de tráfico durante la jornada laboral no establece tampoco diferencias significativas en la valoración del riesgo o inconvenientes que generan las diferentes situaciones analizadas.

Por otro lado, atendiendo a la frecuencia con la que se han visto en algunas situaciones de riesgo los trabajadores que realizan desplazamientos en jornada laboral con vehículo privado o de empresa, observamos lo siguiente:

- El 19,94% de los encuestados señala que en bastantes ocasiones conducen con sueño, aunque para la gran mayoría el sueño no supone un riesgo, puesto que 39,7% dice "poco".
- La fatiga y el cansancio están un poco más presentes que el sueño en opinión de los conductores encuestados, ya que el 31,35% reconoce que en



bastantes ocasiones conduce con fatiga o cansancio y el 11,25% en muchas ocasiones, frente al 41,6% que indica "poco" y el 14,9% que indica "nada".

- La gran mayoría de los encuestados no suele conducir en malas condiciones físicas o enfermos: el 41,96% "nada" y el 36,98% "poco". Sólo el 15,11% afirma haber conducido en malas condiciones físicas/enfermo en bastantes ocasiones, y el 5,47% en muchas.
- Tampoco suelen, en su mayoría, conducir bajo los efectos de medicamentos que afectan a la conducción: el 76,05% señala "nada" y el 15,59%, "poco". Por el contrario, sólo un 3,7% señala "bastante" y otro 3,38% "mucho".
- Cabe destacar el hecho de que más de la mitad de los encuestados afirma conducir con estrés y ansiedad o prisas por llegar a la hora: el 34,57% "bastante" y el 23,63% "mucho". Por el contrario, el 28,94% señala

que suele hacerlo "poco" y el 11,9% "nada".

- La gran mayoría de los encuestados afirma que no suele distraerse en el coche: el 69,77% "nada" y el 18,49% "poco". Sólo un 5,63% reconoce hacerlo "bastante" y un 4,82% "mucho".
- Conducir y hablar por teléfono móvil (con los dispositivos de manos libres) es una conducta frecuente para el 41% de los trabajadores, ya que, aunque el 32,96% señala "nada" y el 25,08% "poco", el 24,44% señala hacerlo "bastante" y el 16,88%, "mucho".
- Menos frecuente es en el caso de enviar correos electrónicos (*emails*), mensajes a través de *WhatsApp*, etc. mientras se conduce, pues un 71,54% afirma hacerlo "nada" y un 17,36% "poco". Tan sólo el 6,27% reconoce hacerlo "bastante" y el 3,38%, "mucho".
- Manipular el GPS mientras se conduce no suele ser mucho más frecuente: el 8,52% reconoce hacerlo "bastan-

Tabla 5 ■ Trabajadores con vehículo privado / de empresa. Frecuencia de situaciones de riesgo

Situaciones de riesgo presentes en la conducción (¿Con qué frecuencia se ha visto en las siguientes situaciones?)	Valoración media
Conducir con sueño	2,07
Conducir con fatiga o cansancio	2,39
Conducir en malas condiciones físicas/enfermo	1,84
Conducir bajo los efectos de medicamentos que afecten a la conducción	1,34
Conducir con estrés y ansiedad, prisas por llegar a la hora	2,71
Distraerse (echar una ojeada al periódico, maquillarse, etc. en el coche)	1,45
Hablar por el teléfono móvil mientras conduce con manos libres	2,25
Enviar correos electrónicos, mensajes a través de <i>WhatsApp</i> , mensajes a través de redes sociales, etc.	1,41
Manipular el GPS mientras conduce	1,56
Exceder la velocidad permitida	2,06
Conducir tras haber bebido alcohol	1,16
Infringir otras normas de tráfico	1,58

te" y el 4,18%, "mucho". En cambio, el 26,05% afirma hacerlo "poco" y el 59,81%, "nada".

- Con respecto a exceder la velocidad permitida, el 38,42% señala que lo hace "poco" y el 31,83% "nada", mientras que el 19,77% reconoce hacerlo "bastante" y el 9%, "mucho".
- Por otro lado, casi ninguno de los encuestados suele conducir tras haber bebido alcohol: el 88,42% "nada" y el 6,59% "poco". Un 2,41% afirma hacerlo "mucho" y un 0,96%, "bastante".
- Por último, la gran mayoría señala que no suele infringir otras normas de tráfico: un 54,18% "nada" y un 34,73% "poco"; mientras que solo el 4,98% reconoce hacerlo "bastante" y el 4,18% "mucho".

La tabla 5 resume las valoraciones medias referentes a la frecuencia de las situaciones de riesgo.

Las valoraciones medias de las situaciones de riesgo que se producen con más frecuencia entre los conductores son: conducir con estrés y ansiedad, prisas por llegar a la hora (2,71), conducir con fatiga o cansancio (2,39), hablar por el teléfono móvil mientras conduce con manos libres (2,25), conducir con sueño (2,07) y exceder la velocidad permitida (2,06).

Por el contrario, las valoraciones medias de las situaciones de riesgo que se presentan con menor frecuencia son: conducir tras haber bebido alcohol (1,16) y conducir bajo los efectos de medicamentos que afecten a la conducción (1,34).

La edad de los conductores se presenta como una variable que discrimina la mayor o menor frecuencia con la que se presentan determinadas situaciones de riesgo para la conducción. La mayor parte de situaciones de riesgo se producen con mayor frecuencia entre los conductores de menos de 40 años. Las

situaciones donde se detectan diferencias estadísticamente significativas son las siguientes: conducir con sueño, conducir con fatiga o cansancio, conducir con estrés y ansiedad, prisas por llegar a la hora, distraerse (echar una ojeada al periódico, maquillarse, etc. en el coche), hablar por el teléfono móvil con manos libres mientras conduce, enviar correos electrónicos, enviar mensajes a través de *WhatsApp*, enviar mensajes a través de redes sociales, etc., manipular el GPS mientras conduce y exceder la velocidad permitida.

Por el contrario, entre los conductores de mayor edad (más de 50 años), se presentan con más frecuencia las siguientes situaciones: conducir tras haber bebido alcohol y conducir bajo los efectos de medicamentos que afecten a la conducción (mayores de 60 años).

El relación con la variable sexo, tan sólo se muestran diferencias significativas en dos situaciones, produciéndose en ambos casos con mayor frecuencia entre los hombres: hablar por el teléfono móvil con manos libres mientras conduce y conducir tras haber bebido alcohol.

En prácticamente la totalidad de las situaciones contempladas se producen diferencias en su frecuencia de aparición entre los conductores que han sufrido un accidente de tráfico de carácter laboral y los que no.

Es más habitual que se produzcan las siguientes situaciones entre los conductores que han sufrido un accidente, lo que pone de manifiesto la importancia del factor humano en la siniestralidad: conducir con sueño, conducir con fatiga o cansancio, conducir en malas condiciones físicas/enfermo, conducir con estrés y ansiedad, con prisas por llegar a la hora, distraerse (echar una ojeada al periódico, maquillarse, etc. en el coche), enviar co-

Tabla 6 ■ Conductores profesionales, comerciales y repartidores. Factores de riesgo presentes en el desarrollo del trabajo

Factor de riesgo	Conductor profesional	Comercial	Repartidor
Hora fija de entrega y/o finalización de la tarea	55,7	37,2	54,9
Falta de planificación de la ruta	16,4	7,0	15,7
Falta de información de la ruta	20,1	11,6	11,8
Salario variable según entregas/objetivos	29,2	16,3	23,5
Falta de formación en conducción segura	14,2	27,9	25,5
Recepción de instrucciones, llamadas o mensajes de la empresa mientras está conduciendo	49,8	55,8	64,7
Imposibilidad de efectuar pausas/descansos	47,0	34,9	37,3
Falta de apoyo de la empresa en resolución de incidencias	23,3	20,9	23,5
Vehículo mal mantenido / falta de revisiones periódicas	9,6	7,0	19,6
NS/NC	7,3	11,6	2,0
Total	219	43	51

reos electrónicos, mensajes a través de *WhatsApp*, mensajes a través de redes sociales, etc., manipular el GPS mientras conduce, exceder la velocidad permitida e infringir otras normas de tráfico.

Considerando los **factores de riesgo** presentes en el desarrollo del trabajo, la "hora fija de entrega y/o finalización de la tarea" parece ser el más frecuente entre los encuestados (45,50%), seguida de la "recepción de instrucciones, llamadas o mensajes de la empresa mientras está conduciendo" (39,55%) y de la "imposibilidad de efectuar pausas o descansos" (32,32%).

Las diferencias en la mayor o menor presencia de los factores de riesgo se producen en función de la ocupación del entrevistado. En este sentido, otras variables, como la edad del entrevistado o el haber sufrido o no un accidente, no reflejan diferencias significativas en las respuestas de los entrevistados. Sí que es cierto que el sexo del entrevistado pone de manifiesto esas diferencias, pero, como hemos visto en análisis anteriores, esta situación responde más a la ocupación del conductor, donde la presencia

de hombres en determinadas profesiones (conductor profesional, repartidor, etc.) es mayoritaria.

Los factores de riesgo que se producen en conductores profesionales, comerciales y repartidores se resumen en la tabla 6.

Entre los conductores profesionales, los factores de riesgo que se producen con mayor frecuencia en comparación con el resto de profesionales son: hora fija de entrega y/o finalización de la tarea, falta de planificación de la ruta y falta de información de la ruta.

En el caso de los repartidores, los factores de riesgo más presentes son: hora fija de entrega y/o finalización de la tarea, salario variable según entregas/objetivos y falta de formación en conducción segura.

En el caso de los comerciales, los factores de riesgo más presentes son: falta de formación en conducción segura y recepción de instrucciones, llamadas o mensajes de la empresa mientras está conduciendo.

Resulta destacable señalar que la "Falta de formación en conducción segura" es un factor que destaca en todas las categorías profesionales, a excepción de la del conductor profesional.

Entre los **aspectos a mejorar** durante los desplazamientos en misión, "realizar cursos de formación en seguridad vial" es el más frecuente entre los encuestados (32,64%), seguido de "reducir la carga de trabajo" (32,15%) y la "renovación de los vehículos que se conducen" (28,78%).

De nuevo es la ocupación del entrevistado la que determina la existencia de diferencias significativas. Al igual que el caso anterior, otras variables, como la edad del entrevistado o el haber sufrido o no un accidente, no reflejan diferencias significativas en las respuestas de los entrevistados. Igualmente, el sexo del entrevistado pone de manifiesto esas diferencias, pero esta situación responde más a la ocupación del conductor.

Entre los conductores profesionales, los aspectos a mejorar que destacan son:

Tabla 7 ■ Conductores profesionales, comerciales y repartidores. Aspectos a mejorar

Aspectos a mejorar	Conductor profesional	Comercial	Repartidor
Renovación del vehículo/vehículos que conduce	32,4	37,2	27,5
Mayor mantenimiento del vehículo/vehículos que conduce	15,5	23,3	23,5
Mejorar el diseño de las rutas que realiza. Mayor planificación de las mismas	18,7	20,9	13,7
Modificar el horario de trabajo (entrada-salida)	21,0	25,6	19,6
Realizar cursos de formación en seguridad vial	24,2	41,9	39,2
Disponer de más tiempo para realizar las rutas de trabajo	30,1	25,6	17,6
Reducir la carga de trabajo (tiempo)	34,7	37,2	41,2
Utilizar el transporte público siempre que se pueda en lugar de vehículo privado	2,3	11,6	3,9
Flexibilizar las horas de entrega y/o finalización de las tareas	26,5	20,9	21,6
No vincular el salario a la consecución de objetivos	45,2	11,6	27,5
NS/NC	12,8	2,3	3,9
Total	219	43	51

disponer de más tiempo para realizar las rutas de trabajo, flexibilizar las horas de entrega y/o finalización de las tareas y no vincular el salario a la consecución de objetivos.

Dentro de este colectivo, al igual que sucedía en el punto anterior, se produce con menor frecuencia que en el resto la demanda de "Realizar cursos de formación en seguridad vial".

En el caso de los repartidores, las cuestiones a mejorar son: reducir la carga de trabajo (tiempo), flexibilizar las horas de entrega y/o finalización de las tareas y no vincular el salario a la consecución de objetivos.

En el caso de los comerciales, las mejores demandas son: disponer de más tiempo para realizar las rutas de trabajo y flexibilizar las horas de entrega y/o finalización de las tareas.

Destaca, por otro lado, la demanda de "Utilizar el transporte público siempre que se pueda en lugar de vehículo privado" entre las personas que desempeñan tareas de gestión o administrativas.

Conclusiones: observamos como **aspectos a destacar** entre los desplazamientos en jornada los siguientes:

- Realizan sus desplazamientos dentro de la jornada en vehículo de empresa/privado.
- La situación que genera más inconveniente a la hora de conducir es la forma de conducir de otros conductores.
- La situación de mayor riesgo a la que con más frecuencia se han enfrentado es la de conducir con estrés y ansiedad por las prisas.
- Los factores de riesgo que se producen en conductores profesionales, comerciales y repartidores es la hora fija de entrega o finalización de la tarea.
- Entre los aspectos a mejorar durante los desplazamientos en misión destaca "Realizar cursos de formación en seguridad vial". Entre los conductores profesionales, el aspecto a mejorar que destaca es "Disponer de más tiempo para realizar las rutas de trabajo". Los repartidores ponen mayor

énfasis en "Reducir la carga de trabajo" y los comerciales en "Disponer de más tiempo para realizar las rutas de trabajo".

Desplazamientos in itinere

Para el análisis de la percepción del riesgo de los desplazamientos in itinere, se consideró en un principio toda la muestra, es decir, los 660 trabajadores a los que se les envió el cuestionario.

La mayor parte de los encuestados (92,27%) realiza los desplazamientos domicilio-trabajo en vehículo privado o de empresa. Un 3,18% se desplaza en transporte público y un 4,24% a pie. Algunos combinan diferentes tipos de transporte, por lo que sus respuestas han sido múltiples.

Con respecto a los que utilizan vehículo privado o de empresa, el turismo es la principal preferencia (77,18%), seguido de la furgoneta (10,51%) y la motocicleta (9,52%).

Mientras tanto, entre los que se desplazan en transporte público, los medios



más utilizados son el autobús y el metro/tranvía, ambos con el 66,67%.

Desplazamientos in itinere con vehículo privado o de empresa

Para conocer la percepción de riesgo de los trabajadores como conductores en sus desplazamientos in itinere, es decir, utilizando un vehículo privado, en los siguientes puntos el análisis se centra en los 609 sujetos que señalaron en el cuestionario que realizan este tipo de desplazamientos.

Algo más de la mitad de los encuestados realizan sus desplazamientos domicilio-trabajo entre la madrugada y la mañana: el 42,2% entre las 7:05 y las 10:00 horas y el 15,11% entre las 5:05 y las 7:00 horas. Cabe destacar también que el 17,41% de los encuestados afirma tener un horario flexible.

Considerando la ocupación del entrevistado, se aprecia claramente cómo afecta la profesión al horario habitual para desplazarse al centro de trabajo. Los conductores profesionales y los repartidores acceden con mayor frecuencia que el resto antes de las 7:00 horas, mientras que el horario habitual del resto de profesionales se sitúa entre las 7:05 y las 10:00 horas. Cabe destacar que casi un 30% de los conductores profesionales no tiene un horario fijo para acceder a su centro de trabajo.

Entre los horarios más frecuentes en los desplazamientos trabajo-domicilio, se sitúan: de 18:05 a 21:00 horas (27,09%), de 14:05 a 16:00 horas (15,11%) y de 16:05 a 18:00 horas (9,69%). Es destacable también en este caso el hecho de que el 20,03% de los encuestados afirma tener un horario flexible.

Respecto al horario de vuelta a casa, podemos destacar los siguientes resultados: los conductores profesionales, debido a su actividad, no suelen volver a casa a mediodía y un tercio no tiene un horario fijo de vuelta al hogar; y los profesionales que tienen un trabajo de "oficina" suelen volver a su domicilio entre las 18:05 y las 21:00 horas.

Con respecto a la percepción que los encuestados tienen sobre diversas situaciones de riesgo en sus desplazamientos in itinere, podemos destacar lo siguiente:

- Para la mitad de los encuestados, el tráfico excesivo y los atascos resultan un inconveniente: el 31,2% señala "mucho" y el 23,97% "bastante".
- En el caso de las carreteras/calles en mal estado, la opinión es más clara:

Tabla 8 ■ Desplazamientos in itinere. Valoraciones medias de las situaciones de riesgo

Situaciones que generan inconvenientes a la conducción	Valoración media
Tráfico excesivo y atascos	2,74
Carreteras/calles en mal estado	2,82
Condiciones meteorológicas adversas: lluvia, niebla, viento...	2,36
Ruido del tráfico	1,97
La forma de conducir de algunos conductores	3,20
Desconocimiento de las rutas	1,60
Riesgo de sufrir un accidente de tráfico	2,71
Posibilidad de que me pongan una multa	2,26
Dificultad de encontrar aparcamiento	2,03
La mala señalización de la vía	2,29

para el 29,23% les resulta "muy" inconveniente y el mismo porcentaje lo señala como "bastante" inconveniente.

- Con respecto a las condiciones meteorológicas adversas, por el contrario, para la mayor parte de los encuestados no supone un inconveniente: el 37,11% indica "poco" y el 19,7% "nada".
- De igual forma ocurre con el ruido del tráfico, pues para el 35,3% resulta "poco" inconveniente y para el 33,99% "nada" inconveniente.
- En cambio, para la mayoría de los encuestados la forma de conducir de algunos conductores sí supone un inconveniente: el 43,68% señala "mucho" y el 29,39% "bastante".
- En cuanto al desconocimiento de las rutas, para la gran mayoría no supone un inconveniente: el 55,5% señala "nada" y el 22,33% "poco".
- La mitad de los encuestados consideran como un inconveniente el riesgo de poder sufrir un accidente de tráfico: el 30,54% señala "bastante" y el 22,17% "mucho".

- La posibilidad de recibir una multa, sin embargo, no resulta un inconveniente para los encuestados: el 28,24% indica "nada" y el 29,06% "poco".

- Con respecto a la dificultad para encontrar aparcamiento, ocurre lo mismo: el 45,32% lo considera "nada" inconveniente y el 17,08% "poco" inconveniente.
- Por último, la mala señalización de la vía tampoco constituye un gran inconveniente para los encuestados: el 30,54% considera que "poco" y el 26,11% "nada".

Al igual que se ha realizado con los factores de riesgo en la conducción durante la jornada laboral, como resumen de la percepción de las situaciones que generan inconvenientes a la conducción, dado que las distintas situaciones se han evaluado en una escala ordinal, que transcurre entre los extremos de "Nada" a "Mucho" (Nada: 1, Poco: 2, Bastante: 3 y Mucho: 4), en la tabla 8 se recogen las valoraciones medias correspondientes a las diferentes situaciones de riesgo en los desplazamientos in itinere.

Las situaciones que generan más inconvenientes a los conductores son:

la forma de conducir de algunos conductores (3,20), las carreteras/calles en mal estado (2,82), el tráfico excesivo y los atascos (2,74) y el riesgo de sufrir un accidente de tráfico (2,71). Por el contrario, las situaciones que menos inconvenientes generan son: el desconocimiento de las rutas (1,60) y el ruido del tráfico (1,97).

Realizando la comparativa de las valoraciones de los conductores en función de su perfil sociodemográfico, nos encontramos con los siguientes resultados:

- Existen determinadas situaciones que afectan en mayor o menor medida al conductor en función de la edad. A las personas de mayor edad les generan mayores inconvenientes para la conducción, fundamentalmente, las condiciones meteorológicas adversas.
- Por el contrario, situaciones como el tráfico excesivo y los atascos o las carreteras/calles en mal estado afectan en mayor medida a los conductores más jóvenes.

Respecto al sexo del conductor, se observa que a las mujeres les afecta, más que a los hombres, la forma de conducir de algunos conductores, el desconocimiento de las rutas o la dificultad de encontrar aparcamiento.

El hecho de que el conductor haya sufrido un accidente de tráfico de carácter laboral parece que influye también en la percepción de los factores de riesgo. Aquellos que han sufrido un accidente se ven más afectados por las siguientes situaciones: tráfico excesivo y atascos, carreteras/calles en mal estado, forma de conducir de algunos conductores, posibilidad de que me pongan una multa y mala señalización de la vía.

Sin embargo, la ocupación del conductor no se presenta como una variable que establezca diferencias significativas en la percepción de las situaciones que generan inconvenientes para la conducción.

Las situaciones que se producen con más frecuencia entre los conductores son las siguientes: conducir con estrés y ansiedad, prisas por llegar a la hora (2,33), conducir con fatiga o cansancio (2,19), exceder la velocidad permitida (1,94) y conducir con sueño (1,92). Por el contrario, las situaciones que se presentan con menor frecuencia son: conducir tras haber bebido alcohol (1,14) y conducir bajo los efectos de medicamentos que afecten a la conducción (1,31).

También en los desplazamientos in itinere, la edad de los conductores se presenta como una variable que discrimina la mayor o menor frecuencia con la que se presentan determinadas situaciones de riesgo para la conducción. La mayor parte de situaciones de riesgo se producen con mayor frecuencia entre los conductores de menos de 40 años. Las situaciones donde se detectan diferencias estadísticamente significativas son las siguientes: conducir con sueño, conducir con fatiga o cansancio, conducir con estrés y ansiedad, prisas por llegar a la hora, distraerse (echar una ojeada al

periódico, maquillarse, etc. en el coche), hablar por el teléfono móvil con manos libres mientras conduce y exceder la velocidad permitida.

Por el contrario, entre los conductores de mayor edad (más de 50 años), se presentan con más frecuencia las siguientes situaciones: conducir tras haber bebido alcohol y conducir bajo los efectos de medicamentos que afecten a la conducción (mayores de 60 años).

El hecho de que el conductor haya sufrido un accidente laboral vial hace que aparezcan diferencias significativas entre los conductores. Las situaciones de riesgo que se presentan en mayor medida entre los conductores que han sufrido un accidente son las siguientes: conducir con sueño, conducir con fatiga o cansancio, conducir con estrés y ansiedad, prisas por llegar a la hora, distraerse (echar una ojeada al periódico, maquillarse, etc. en el coche), hablar por el teléfono móvil con manos libres mientras conduce, manipular el GPS mientras conduce, exceder la velocidad permitida e infringir otras normas de tráfico.

El resto de variables, como el sexo o la ocupación del conductor, no reflejan diferencias significativas en la frecuencia con la que se presentan las situaciones de riesgo en la conducción.

Entre los **aspectos a mejorar** en los desplazamientos in itinere, para los encuestados destacarían: realizar cursos de formación en seguridad vial (24,63%), modificar el horario de trabajo (24,47%), reducir la carga de trabajo (23,97%) y renovación del vehículo que conducen (23,81%).

Conclusiones:

Observamos como **aspectos a destacar**, entre los desplazamientos in itinere, los siguientes:

- La mayor parte de los encuestados (92,27%) realiza los desplazamientos domicilio-trabajo en vehículo privado o de empresa.
- Algo más de la mitad de los encuestados realiza sus desplazamientos domicilio-trabajo entre la madrugada y la mañana.
- Para la mitad de los encuestados, el tráfico excesivo y los atascos resultan un inconveniente además de las calles y las carreteras en mal estado.
- La situación que se produce con más frecuencia entre los conductores es la siguiente: conducir con estrés y ansiedad, prisas por llegar a la hora. ●

Bibliografía

- [1] AENOR (2013): UNE-ISO 39001:2013. Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas.
- [2] Dirección General de Tráfico, DGT. Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2011): Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica. Madrid.
- [3] European Transport Safety Council, ETSC (2012): Praise Project. París.
- [4] Fundación para la Seguridad Vial, FESVIAL (2010): Estudio de Percepción de los Trabajadores de la Seguridad Vial en su empresa.
- [5] Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, INSHT (2014, 2015, 2016): Informe de Accidentes Laborales de Tráfico. Madrid.
- [6] INSHT-DGT (2014): Plan tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Ed. DGT. Madrid.
- [7] Ministerio de Empleo y Seguridad Social (2011): Los accidentes laborales de tráfico y su incidencia en el sistema de la Seguridad Social. Madrid.
- [8] Reial Automòbil Club de Catalunya, RACC (2010): Estudio de la Percepción por parte de la Empresa de la Seguridad Vial.