



Generalitat de Catalunya
Departament d'Empresa i Ocupació

Los factores de riesgo relacionados con la seguridad vial durante la jornada laboral i su evaluación

Enric Rodà Sau

Subdirecció General de Seguretat i Salut Laboral
Centre de Seguretat i Salut Laboral de Girona

Conceptos

La legislación determina que un accidente de trabajo es toda lesión corporal que el trabajador sufra en ocasión o como consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

Qué es un accidente en misión?

Son aquellos accidentes que sufre un/a trabajador/a en el trayecto que tiene que realizar para dar cumplimiento a una misión, así como el sufrido en el desarrollo de esta dentro de la jornada de trabajo.

Se puede hablar de tres circunstancias:

- 1.- De lugar. Se considera "lugar de trabajo" donde el trabajador se ve precisado a realizar sus tareas encomendada.
- 2.- Causal. El desplazamiento debe estar motivado por razón del cumplimiento de la actividad laboral, de las ordenes o instrucciones de la empresa para realizar su trabajo.
- 3.- Temporal. El accidente tiene que sobrevenir durante la jornada de trabajo.

Conceptos

Quien está expuesto a sufrir un accidente de tráfico en misión?

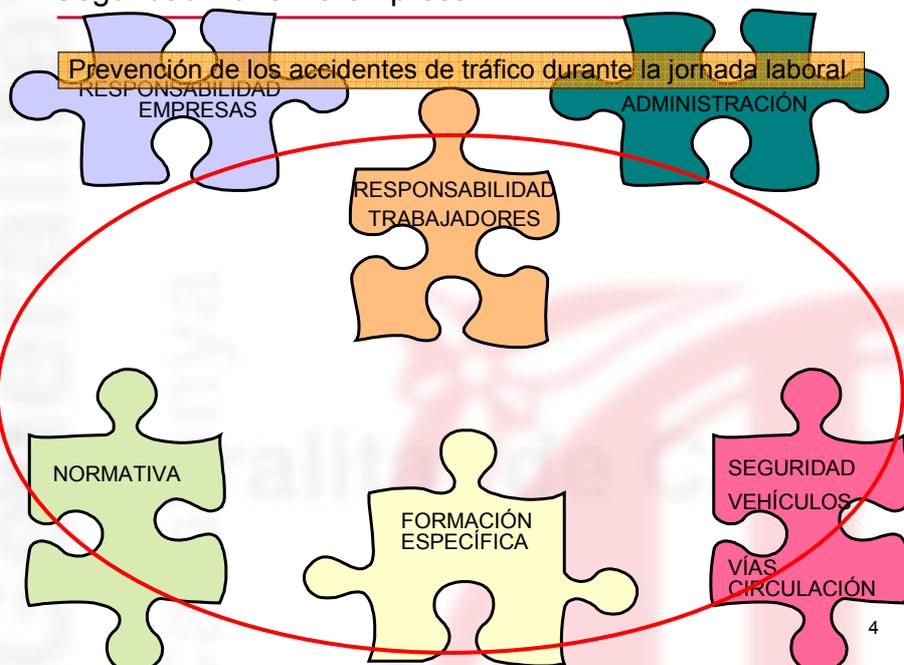
A.- Personal en que la conducción es la actividad principal (transportista, repartidor, operador maquinaria móvil...). Conductores profesionales que el vehículo es su centro de trabajo habitual.

B.- Personal en que la conducción no es la actividad principal (comercial, técnico, mantenimiento...). El trabajador utiliza el vehículo de una forma no continuada pero le es necesario para poder cumplir con su misión.



Seguridad vial en la empresa

Prevención de los accidentes de tráfico durante la jornada laboral



Análisis

El empresario tiene que aplicar la medidas que integren el deber general de prevención según los principios generales de la acción preventiva:

- ❑ Evitar los riesgos
- ❑ Evaluar los riesgos que no se pueden evitar
- ❑ Adaptar el trabajo a la persona, en particular en lo que respecta a la concepción de los lugares de trabajo, así como en la elección de los equipos y los métodos de trabajo y de producción.
- ❑ Tener en cuenta la evolución de la técnica
- ❑ Sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún riesgo
- ❑ Planificar la prevención, buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo.
- ❑ Adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual.
- ❑ Dar las debidas instrucciones a los trabajadores.

5

Análisis

- ❑ Se tendrá que ejecutar una secuencia de actuación:
 - ❑ [Establecer la situación de los desplazamientos por carretera](#)
 - ❑ [Analizar todas las condiciones de conducción](#)
 - ❑ [Analizar la gestión de los desplazamientos](#)

6

Establecer la situación de los desplazamientos por carretera

- Recopilación de información.
- Reflexionar sobre:
 - Las consecuencias, la naturaleza i las condiciones de desplazamiento que puede comportar la actividad de la empresa y las características del sector.
 - La situación geográfica, el medio ambiente, los viales privados y la vías públicas por donde circulan los trabajadores.
 - Las funciones o perfiles profesionales involucrados en los desplazamientos en misión.
 - Qué características de la actividad pueden modificar las condiciones de desplazamiento:
 - Desarrollo de la actividad comercial
 - Incremento del campo de acción
 - Oferta de un nuevo servicio que requiera cambios en los trayectos
 - ...

7

Establecer la situación de los desplazamientos por carretera

Lista no exhaustiva de los principales indicadores del grado de exposición al riesgo de sufrir un accidente en misión

- Kilometraje medio anual recorrido por cada perfil profesional
- Contenido de las misiones
- Longitud media de las misiones i frecuencia
- Duración media de las misiones y tiempo semanal medio dedicado a la conducción
- Red utilizada
- Tipo de vehículo



Analizar todas las condiciones reales de conducción

Tareas reales de la conducción

- Condiciones de las pausas, aparcamientos, carga y descarga.
- Distribución de los tiempos de conducción y tareas de no conducción.
- Presiones profesionales que pueden tener influencia sobre la actividad de conducción.
- Análisis de las dificultades más importantes relacionadas con:
 - Organización del trabajo
 - El vehículo
 - Las infraestructuras
 - El tráfico
 - Las condiciones climáticas
 - ...
- Grado de autonomía del conductor para adaptar el plan de trabajo y la organización de los desplazamientos.

9

Analizar todas las condiciones reales de conducción

Condiciones reales del trayecto

- Duración de los desplazamientos.
- Principales dificultades vinculadas con las condiciones climáticas, infraestructuras, tráfico, organización del trabajo...

Presiones de tiempo

- Urgencia, recuperación del tiempo perdido, retardos repetidos pueden ser indicio de problemas de gestión.
- Consecuencias reales de un retraso.
- Vinculadas a quién da la orden o al cliente.
- Retardos excepcionales o crónicos.



Analizar la gestión de los desplazamientos

- ❑ Organización de los desplazamientos
- ❑ Gestión del parque de vehículos (elección del vehículo, seguros, prestaciones, mantenimiento, cargas...)
- ❑ Gestión de los conductores (formación, vigilancia de la salud...)
- ❑ Análisis de los accidentes
- ❑ Organización del tráfico en las inmediaciones del centro de trabajo (accesos, aparcamiento...)
- ❑ Implicación de los agentes de la empresa



Publicaciones elaboradas conjuntamente por el DEMO i el SCT

La seguretat en la conducció durant la jornada de treball (2012)



El Manual per a la identificació i avaluació de riscos laborals dels conductors del sector transport per carretera (2009)



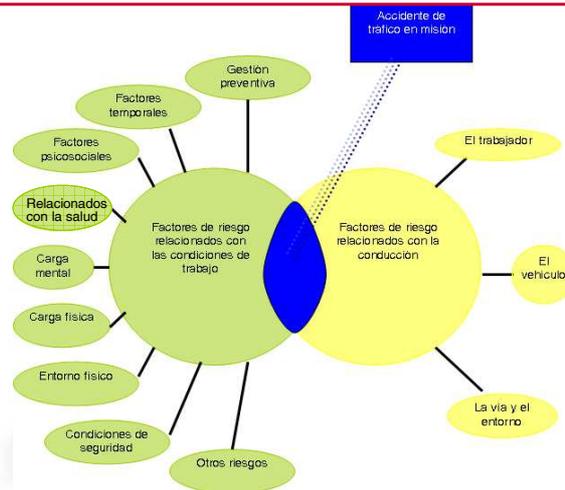
Publicaciones elaboradas conjuntamente por el DEMO i el SCT



La seguretat en la conducció durant la jornada de treball (2012)

13

Principales factores de riesgo

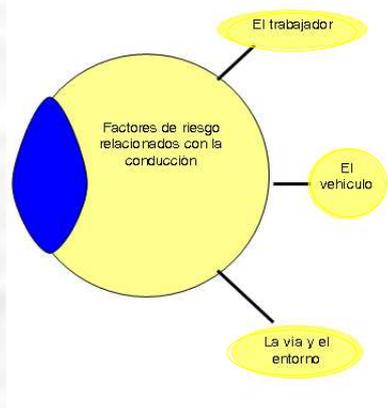


Cuando hablamos de accidentes de trabajo de tráfico se deben sumar, como factores generadores de riesgo, aquellos que están relacionados con las propias condiciones de trabajo y su organización.

La circulación vial es un sistema complejo en el que interactúan múltiples factores, pero hay tres elementos básicos implicados: el conductor, el vehículo y la vía y el entorno por donde se circula.

14

Factores de riesgo relacionados con la conducción



Son muchos y muy complejos los factores implicados en un accidente de tráfico relacionados con la conducción, pero el factor de riesgo más importante se asocia al factor humano.

15

Factores de riesgo relacionados con el conductor

La mayoría de estudios realizados demuestran que el factor humano en la conducción es el elemento que más importancia tiene para explicar la accidentalidad.

Básicamente los podemos agrupar en:

- Falta de conocimientos e información
- Falta de habilidades en la conducción
- Actitudes y conductas inseguras

16

Factores de riesgo relacionados con el conductor

Los factores de riesgo relacionados con el conductor son múltiples:

- alcohol y drogas
- medicamentos
- fatiga y sueño
- distracciones
- velocidad
- factores psicológicos



17

Factores de riesgo relacionados con el vehículo

De todos los elementos implicados en la seguridad vial, el vehículo es el que ha más ha evolucionado en los últimos años.

En la mayoría de los accidentes que tienen como causa principal el vehículo, ésta es atribuible a un mal mantenimiento del equipo de trabajo.

Principales defectos detectados con más implicación en la accidentalidad:

- mal estado de los neumáticos
- problemas de frenos y dirección
- defectos de iluminación



Poca presión

Mucha presión

Presión correcta

18

Factores de riesgo relacionados con el vehículo

Factores clave para la mejora de la seguridad vial referentes a los vehículos:

Seguridad activa

- ABS
- ESP
- Suspensión y dirección
- Neumáticos
- Iluminación y limpia parabrisas



Seguridad pasiva

- Sistema de absorción de impacto
- Cinturón de seguridad
- Cojines de seguridad
- Casco



19

Factores de riesgo relacionados con la vía i el entorno

Elementos estables (componente estructural de la vía)

- Geometría
- Pavimento
- Equipamientos
- Iluminación
- ...



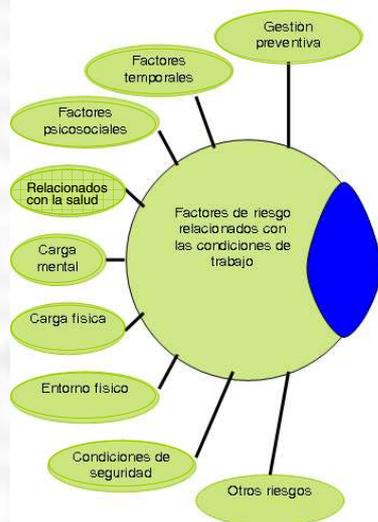
Elementos cambiantes (situación funcional de cada momento)

- Congestión
- Composición del tráfico
- Obras
- Condiciones meteorológicas
- ...



20

Factores de riesgo relacionados con las condiciones de trabajo



Según el "Manual per a la identificació i avaluació de riscos laborals dels conductors del sector transport per carretera" editado conjuntamente por el DEMO i el SCT, la clasificación de los factores de riesgo relacionados con las condiciones de trabajo la podemos agrupar en nueve áreas.

21

La gestión preventiva

La gestión de la prevención de riesgos laborales es necesaria para asegurar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. La empresa tiene que asegurar un sistema de gestión que le permita gestionar la complejidad de los factores humanos, técnicos y organizativos.

Factores de riesgo relacionados con la gestión preventiva:

- Deficiente organización preventiva
- Falta de plan de prevención (evaluación de riesgos y planificación de la actividad preventiva)
- Insuficiente información/formación al trabajador



22

Factores temporales

La organización del tiempo de trabajo es uno de los aspectos de las condiciones de trabajo que tienen una repercusión mas directa sobre la vida diaria del trabajador.

Dadas las características humanas, la actividad laboral tendría que desarrollarse durante el día, con la finalidad de conseguir una coincidencia entre la actividad laboral i la actividad fisiológica.

Factores de riesgo relacionados con los factores temporales:

- Horas de conducción excesivas
- Pausas insuficientes
- Trabajo a turno nocturno
- Ritmos de trabajo i tiempos ajustados para efectuar los recorridos y las entregas, etc.



23

Factores psicosociales

Según la OIT i la OMS: “los factores psicosociales en el trabajo consisten en las interacciones entre el trabajo, el medio ambiente, la satisfacción en el trabajo i las condiciones de su organización, por un lado, y por el otro, las capacidades de los trabajadores, sus necesidades, su cultura i su situación personal fuera del centro; todo ello a través de las percepciones y experiencias, puede influir en la salud y en el rendimiento y la satisfacción en el trabajo”.

Factores de riesgo relacionados con los factores psicosociales:

- Inestabilidad laboral
- Remuneración en función de la productividad
- Falta de reconocimiento del trabajo
- Falta de soporte ante posibles incidencias en ruta
- Ausencias largas y horarios extremos que dificulten los vínculos familiares
- Incomunicación y aislamiento social, etc.



24

Relacionados con la salud

La empresa tiene que garantizar a los trabajadores la vigilancia de su estado de salud según los riesgos inherentes al trabajo. Ésta vigilancia consiste básicamente en la práctica de una serie de exámenes y pruebas médicas específicas a los trabajadores, que permiten la recogida sistemática y continuada de un conjunto de datos referidos a su salud y a su lugar de trabajo.

Factores de riesgo a considerar en la vigilancia de la salud:

- Aptitud o idoneidad del trabajador relacionada con aspectos de salud
- Trastornos del sueño y la alimentación
- Deficiente control de los psicofármacos, etc



25

Carga mental

El desarrollo del trabajo exige un estado de atención (capacidad de estar alerta) y de concentración (capacidad de estar pendiente de una actividad o conjunto de estas durante un período de tiempo).

La carga que supone la realización de una determinada tarea viene determinada por la relación entre las exigencias de esta tarea y la capacidad de respuesta del individuo que la realiza.

Factores de riesgo relacionados con la carga mental:

- Nivel de atención continuada en la conducción
- Tensión generada por urgencias del servicio
- Tipos de vía i su complejidad
- Sobre esfuerzo y conducción nocturna, etc.



26

Carga física

Es un conjunto de requerimientos físicos a los que está sometido el trabajador durante la jornada de trabajo.

Trabajo muscular estático. Esfuerzo sostenido en el que los músculos se mantienen contraídos durante un período de tiempo determinado.

Trabajo muscular dinámico. Cuando hay una sucesión periódica de contracciones y relajaciones de los músculos.

Factores de riesgo relacionados con la carga física:

- Mal diseño del lugar de conducción y prestaciones del vehículo
- Posturas sedentarias
- Manipulación de cargas, etc.



27

Entorno físico

El medio en el que se desarrolla el trabajo es el entorno físico de trabajo. Este entorno físico influirá sobre el confort/disconfort del trabajador, provocando trastornos físicos i/o psicológicos, alterando su bienestar y afectando de esta forma a su salud.

En cuanto al conductor, el entorno físico es tanto el habitáculo del vehículo como la vía y el entorno en el que se desplaza.

Factores de riesgo relacionados con el entorno físico:

- Ruido
- Incorrecta iluminación
- Cambios de temperatura i corrientes de aire
- Ventilación insuficiente, etc.



28

Condiciones de seguridad

Incluye todas aquellas condiciones materiales que pueden dar lugar a un accidente de trabajo.

Factores de riesgo relacionados con las condiciones de seguridad:

- Mal estado del vehículo, equipos i herramientas
- Falta de orden y limpieza
- Riesgos en operaciones de mantenimiento
- Hábitos de trabajo inadecuados, etc.



29

Publicaciones elaboradas conjuntamente por el DEMO i el SCT

Manual per a la identificació i avaluació de riscos laborals dels conductors del sector transport per carretera (2009)



30

Manual per a la identificació i avaluació de riscos laborals dels conductors del sector transport per carretera



- ❑ Establece el análisis del lugar de trabajo des de las cinco disciplinas de la actuación preventiva:
 - ❑ Seguridad en el trabajo
 - ❑ Higiene industrial
 - ❑ Ergonomía
 - ❑ Psicología aplicada
 - ❑ Medicina del trabajo
- ❑ Sobre la base de las cinco disciplinas, se consideran nueve áreas de análisis que se desglosan en treinta factores generadores de riesgo.

31

Manual per a la identificació i avaluació de riscos laborals dels conductors del sector transport per carretera



- ❑ El método integra tres fases de ejecución:
 - ❑ Fase 1: Detección de los factores de riesgo
 - ❑ Fase 2: Identificación de los riesgos y valoración
 - ❑ Fase 3: Planificación de la actividad preventiva
- ❑ Como resultado obtenemos:
 - ❑ Valoración del riesgo
 - ❑ Valoración de las consecuencias tipo (accidente de trabajo, enfermedad profesional, insatisfacción laboral y fatiga profesional).
 - ❑ Permite obtener un factor sobre la probabilidad de accidente de tráfico (AT).
 - ❑ Establecimiento de las prioridades de actuación y planificación de las acciones preventivas.

32

Aplicación del método

□ Fase 1: Detección de los factores de riesgo

En esta primera fase se quiere detectar los factores generadores de riesgo implicados en los lugares de trabajo que se analizan, en función de las tareas que desarrolla el conductor.

- Cuadro 1: hace referencia a los factores generadores de riesgo generales de la profesión, relativos a la organización del trabajo (Agrupados en 4 áreas: gestión preventiva, factores temporales, factores psicosociales i vigilancia de la salud).

Quadre 1. FACTORS DE RISC GENERALS

A GESTIÓ PREVENTIVA			B FACTORS TEMPORALS			C FACTORS PSICOSOCIALS			D VIGILÀNCIA DE LA SALUT		
1	Organització preventiva/Delegats	A1*	1	Jornada treball/Pauses	B1	1	Comunicació/Entorn social	C1	1	Son/Alimentació	D1
2	Planificació de la prevenció	A2	2	Treball a torns/Nocturn	B2	2	Identificació de la feina	C2	2	Vigilància i control de la salut	D2
3	Informació/Formació	A3	3	Manca de temps/Control ritme	B3	3	Nivell de responsabilitat	C3			
4	Hàbits/Actituds	A4				4	Estil de lideratge	C4			
						5	Marge per a la iniciativa	C5			

33

Aplicación del método

□ Fase 1: Detección de los factores de riesgo

- Cuadro 2: hace referencia a los factores generadores de riesgo específicos de la actividad del conductor (agrupados en cinco áreas: carga mental, carga física, entorno físico, condiciones de seguridad y otros riesgos).

Quadre 2. FACTORS DE RISC ESPÈCIFIQS SEGONS LES TASQUES

E CÀRREGA MENTAL				F CÀRREGA FÍSICA				G ENTORN FÍSIC				H CONDICIONS DE SEGURETAT			
	c	a		c	a	c	a	c	a	c	a	c	a		
1	Atenció/Precisió	E1-c	E1-a	1	Disseny del lloc	F1-c	F1-a	1	Soroll	G1-c	G1-a	1	Vehicle/Equip i eines	H1-c	H1-a
2	Dificultat de la tasca	E2-c	E2-a	2	Càrrega estàtica/dinàmica	F2-c	F2-a	2	Il·luminació	G2-c	G2-a	2	Ordre i neteja	H2-c	H2-a
3	Nivell d'estrés	E3-c	--					3	Ambient tèrmic	G3-c	G3-a	3	Incendis	H3-c	H3-a
								4	Ventilació	G4-c	G4-a	4	Instal·lació elèctrica	--	H4-a
								5	Vibracions	G5-c	G5-a	5	Mercaderies perilloses	H5-c	H5-a
I ALTRES RISCOS															
	c	a		c	a		c	a		c	a		c	a	
1	Via	I1-c	--												
2	I2-c	I2-a												
3	I3-c	I3-a												

c Conductió
a Altres tasques

34

Aplicación del método

□ Fase 2: Identificación de los riesgos y valoración

En esta segunda fase se quiere identificar todos los elementos generadores de riesgos en el lugar de trabajo para cada uno de los treinta factores generadores de riesgo y valorarlos.

a) Realización de cuestionarios.

Se tienen que rellenar las plantillas identificadas en la fase 1, decidiendo el riesgo estimado en función de las respuestas obtenidas y siguiendo un criterio cualitativo según la escala proporcionada por el método.

b) Recogida de resultados.

Los resultados obtenidos en el apartado anterior se registran en la hoja de resultados y de aquí se establecen las prioridades de actuación.

c) Coeficiente de accidente de tráfico.

El método permite obtener un coeficiente de AT sobre la probabilidad de sufrir un accidente. Se considera el accidente de tráfico del conductor profesional como consecuencia de la presencia de otras condiciones de trabajo que lo favorecen, por tanto, se calcula a partir de los resultados obtenidos en la valoración de riesgos para cada una de las nueve áreas evaluadas. ³⁵

		B. FACTORS TEMPORALS		+ -		VALORACIÓ	
		SI	No	1	2	4	8
Factores de risc generals	B1 Jornada/ Pausas	<input checked="" type="checkbox"/> L'horari de treball és de vuit hores com a màxim?	<input checked="" type="checkbox"/>	1	2	X	8
		<input checked="" type="checkbox"/> Les hores totals de conducció són raonables?	<input checked="" type="checkbox"/>				16
		<input checked="" type="checkbox"/> Es compleix la normativa sobre temps de conducció/descans?	<input checked="" type="checkbox"/>				
		<input checked="" type="checkbox"/> El temps establert de recomegut és suficient?	<input checked="" type="checkbox"/>				
		<input checked="" type="checkbox"/> Les pauses són suficients i estan ben distribuïdes?	<input checked="" type="checkbox"/>				
		<input checked="" type="checkbox"/> Les exigències de la feina permeten fer pauses no pautades?	<input checked="" type="checkbox"/>				
		<input checked="" type="checkbox"/> El vehicle disposa de tacògraf i se'n fa un ús correcte?	<input checked="" type="checkbox"/>				
		<input checked="" type="checkbox"/> Es respecten els dies festius setmanalment?	<input checked="" type="checkbox"/>				
		<input checked="" type="checkbox"/> Es fan les vacances corresponents?	<input checked="" type="checkbox"/>				
		Horari _____					
	B2 Treball a torns/ Nocturn	SI	No	1	2	4	8
	<input type="checkbox"/> Els torns estan ben distribuïts i respecten els cicles del son?						
	<input type="checkbox"/> Les condicions de la feina a torns/nocturna són adequades?						
	<input type="checkbox"/> Les condicions de la feina permeten seguir una alimentació correcta?						
	<input type="checkbox"/> S'evita el treball a torns/nocturn a treballadors d'edat avançada o amb problemes de salut?						
	<input type="checkbox"/> La feina a torns/nocturna és voluntària?						
	<input type="checkbox"/> Els treballadors poden participar en la distribució dels horaris?						
	<input type="checkbox"/> El calendari de treball a torns/nocturn es coneix amb prou antelació?						
	B3 Manca de temps/ Control del ritme	No	SI	1	2	4	8
	<input checked="" type="checkbox"/> És complicat absentar-se del lloc de treball?	<input checked="" type="checkbox"/>					
	<input checked="" type="checkbox"/> Hi ha l'obligació de recuperar els retards?	<input checked="" type="checkbox"/>					
	<input checked="" type="checkbox"/> El marge per controlar el temps de treball és curt?	<input checked="" type="checkbox"/>					
	<input checked="" type="checkbox"/> El ritme de treball està condicionat per causes externes?	<input checked="" type="checkbox"/>					
	<input checked="" type="checkbox"/> El conductor se sent pressionat pels ritmes marcats?	<input checked="" type="checkbox"/>					
	<input checked="" type="checkbox"/> S'han detectat conductors amb símptomes d'estress?	<input checked="" type="checkbox"/>					
Observacions:							
ESCALA DE VALORACIÓ		1	2	4	8	16	
		RISC MOLT BAIX	RISC BAIX	RISC MODERAT	RISC ALT	RISC MOLT ALT	

ÀREES	FACTORS DE RISC GENERALS	(V) VALORACIÓ DEL TÈCNIC	PRIORITAT
A GESTIÓ PREVENTIVA	<input type="checkbox"/> Organització preventiva	1 2 4 8 16	V IV III II I IR
	<input type="checkbox"/> Planificació de la prevenció		
	<input type="checkbox"/> Informació/Formació		
	<input type="checkbox"/> Hàbits/Actituds		
B FACTORS TEMPORALS	<input type="checkbox"/> Jornada de treball/Pausas	X	X
	<input type="checkbox"/> Treball a torns/Nocturn		
	<input type="checkbox"/> Manca de temps/Control del ritme	X	X
C FACTORS PSICOSOCIALS	<input type="checkbox"/> Comunicació/Entorn social		
	<input type="checkbox"/> Identificació amb la feina		
	<input type="checkbox"/> Nivell de responsabilitat		
	<input type="checkbox"/> Estil de lideratge		
	<input type="checkbox"/> Marge d'iniciativa		
D VIGILÀNCIA DE LA SALUT	<input type="checkbox"/> Sorv/Alimentació		
	<input type="checkbox"/> Vigilància i control de la salut		

NIVELL DE RISC	PRIORITAT EN L'ACTUACIÓ	
1 Risc molt baix	Cal corregir-lo	V
2 Risc baix	Cal corregir-lo al més aviat possible (< 1mes)	IV
4 Risc moderat	Cal corregir-lo ràpidament (< 1 setmana)	III
8 Risc alt	Cal corregir-lo immediatament (< 1 dia)	II
16 Risc molt alt	Cal paraitzar l'activitat	I

Infracció reglamentària (correcció immediata) ®

ÀREES	FACTORS DE RISC GENERALS	(V) VALORACIÓ DEL TÈCNIC	PRIORITAT
A GESTIÓ PREVENTIVA	<input type="checkbox"/> Organització preventiva	1 2 4 8 16	V IV III II I IR
	<input type="checkbox"/> Planificació de la prevenció		
	<input type="checkbox"/> Informació/Formació		
	<input type="checkbox"/> Hàbits/Actituds		
B FACTORS TEMPORALS	<input type="checkbox"/> Jornada de treball/Pausas	X	X
	<input type="checkbox"/> Treball a torns/Nocturn		
	<input type="checkbox"/> Manca de temps/Control del ritme	X	X
C FACTORS PSICOSOCIALS	<input type="checkbox"/> Comunicació/Entorn social		
	<input type="checkbox"/> Identificació amb la feina		
	<input type="checkbox"/> Nivell de responsabilitat		
	<input type="checkbox"/> Estil de lideratge		
	<input type="checkbox"/> Marge d'iniciativa		
D VIGILÀNCIA DE LA SALUT	<input type="checkbox"/> Sorv/Alimentació	X	X
	<input type="checkbox"/> Vigilància i control de la salut	X	X

coeficient aparcament de trànsit AT	
\bar{V}	Valor X = 3
\bar{V}	Valor X = 4
$12:3=4$	
\bar{V}	Valor X = 1
\bar{V}	Valor X = 2
$16:2=8$	2

COEFICIENT AT	
1	AT molt baix
2	AT baix
4	AT moderat
8	AT alt
16	AT molt alt

Aplicación del método



□ Fase 3: Planificación de la actividad preventiva

En esta fase se tiene que planificar la actividad preventiva en función de los resultados obtenidos en la fase 2 de valoración de los riesgos.

Se completará la hoja de acciones de mejora estableciendo las acciones a adoptar para evitar, reducir o controlar cada uno de los riesgos identificados, señalando la persona responsable y el plazo de ejecución según la prioridad ya asignada en la fase anterior.

	ACCIONES DE MILLORA	RESPONSABLE	TERMINI
Jornada de treball/ Pauses	No conducir mas de 8 horas al día y parar cada 2 horas o 200 km para caminar unos 15 minutos	Empresa / Trabajador	1 Semana
	Planificación previa de las rutas en función de los parámetros recogidos sobre: recorridos por los que circulan los trabajadores, especialmente los tramos y puntos negros, los índices de peligrosidad, la situación de las obras, las horas punta...	Empresa	1 Semana
	Estudiar la forma de planificar los horarios de los trabajadores para que no coincidan con la horas punta	Empresa	1 Semana

39



Reino Unido
1925-1937

GRACIAS POR SU ATENCIÓN



Generalitat de Catalunya
Departament d'Empresa i Ocupació

40