



**ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**



**ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

EJECUTADO POR:



Federación Andaluza de Transportistas

FINANCIADO POR:





**ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS  
PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS POR CARRETERA**



**ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS  
MEDIDAS PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL  
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

**ANÁLISIS DEL SECTOR**

EJECUTADO POR:



FINANCIADO POR:





**ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS  
PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS POR CARRETERA**



1. Introducción.....	2
2. Visión general del Transporte de Mercancías por Carrera en Andalucía.....	3
2.1. Principales hitos del sector en los últimos años.....	3
2.2. Reparto modal en el tráfico interior de mercancías en Andalucía.....	6
3. La oferta de Transporte de Mercancías por Carretera en Andalucía.....	8
3.1. Autorizaciones en función del tipo de servicio.....	8
3.2 Estructura empresarial.....	12
3.3. Parque de Vehículos de TMC en Andalucía.....	16
4. La demanda de Transporte de Mercancías por Carretera en Andalucía.....	22
4.1. Mercancías transportadas por el sector del Transporte por Carretera andaluz.....	22
5. Situación socio-laboral en el sector de Transporte de Mercancías por Carretera.....	25
5.1. Evolución del empleo.....	25
5.2. Mercado laboral: Demandas y Ofertas.....	26
5.3. Temporabilidad y tipo de contratación.....	28
5.4. Formación.....	29
6. Siniestralidad en el sector del transporte de mercancías por carretera en andalucia.....	31
7. Fuentes empleadas.....	34
8. Indice de tablas y gráficos.....	35

## **1. INTRODUCCIÓN.**

El informe que se presenta responde a los trabajos realizados para la determinación de las causas que dificultan la aplicación de las medidas preventivas en el sector del Transporte de Mercancías por Carretera en Andalucía, cuyo objetivo es ofrecer una visión global y objetiva de la reciente evolución del sector en el marco andaluz mediante el estudio de las fuentes de información disponible tanto a escala autonómica como estatal y que posteriormente se detallan.

La estructura del siguiente documento atiende a determinar cuatro puntos importantes del sector:

1. La Oferta del Transporte de Mercancías por Carretera, que permitirá concluir la estructura que tiene dentro del marco andaluz.
2. La Demanda del Transporte de Mercancías por Carretera en Andalucía, que permitirá determinar la magnitud de las operaciones realizadas en el sector en base a la tipología de la mercancía.
3. La situación Socio-Laboral en el sector del Transporte de Mercancías por Carretera, definiendo las circunstancias en las que se encuentran los trabajadores del sector.
4. La Siniestralidad en el Sector el Transporte de Mercancía por Carretera, cuantificando los accidentes relacionados con la actividad llevada a cabo.

## 2. VISIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRERA EN ANDALUCÍA.

Con el objetivo de comprender como se encuentra el sector del Transporte de Mercancías por Carretera en Andalucía, a continuación se plantean cuales son los principales acontecimientos relacionados con el mismo.

Para ello se ha realizado un estudio del transporte de mercancías en Andalucía que permite conocer la relevancia del sector en el reparto modal en el tráfico interior de mercancías.

### 2.1. Principales hitos del sector en los últimos años.

#### ***Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres***

El análisis de los principales hechos que han marcado las pautas del sector del Transporte de Mercancías por Carretera pasa por la aprobación de la Ley 16/1987 de Ordenación de Transporte Terrestre, L.O.T.T, principal bloque normativo aplicable al sector de transporte en España, que implicó una profunda transformación en cuanto a la filosofía y los principios de ordenación del transporte terrestre anteriormente vigentes, permitiendo *la organización y funcionamiento del sistema de transportes en base a los siguientes principios:*

- a. *Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran, y de las actuaciones de los órganos y Administraciones Públicas competentes*
- b. *Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social*
- c. *Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español.*

Organización y funcionamiento que ha perdurado hasta la actualidad a través de las adaptaciones requeridas de la legislación a las distintas circunstancias que han tenido lugar en el sector de Transporte de Mercancías por Carretera, en particular la modificación llevada a cabo por la Ley 29/2003 sobre la mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado del transporte por carretera.

Posteriormente, se publicó el Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre (R.O.T.T) mediante el Real Decreto 1211/1990 con la finalidad de llevar a cabo la concreción de los principios y reglas contenidas en la L.O.T.T., el cual, y sin perjuicio de su carácter ejecutivo de la Ley, tiene una sustantividad propia, llevando a cabo un análisis de distintas cuestiones de forma completa y comprensible. Asimismo, el texto articulado incorpora las últimas prescripciones de la Unión Europea en materia de transporte terrestre en general y de transporte de mercancías por carretera en particular. Al igual que la L.O.T.T, el Reglamento, se ha ido adaptando a las situaciones del mercado, destacando la modificación llevado a cabo por



## ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA



el Real Decreto 1225/2006 de 27 de octubre de 2006, que supuso la congelación de la emisión de autorizaciones de transporte público de mercancías por carretera

### ***Liberación del transporte internacional de mercancías en el marco de la UE***

El Reglamento 881/1992, del Consejo, de 26 de Marzo de 1992, estableció el acceso a los servicios de mercancías entre estados miembro a través de la licencia comunitaria. Esta legislación europea implicó una política común de transporte, redactándose normas comunes que regularon el acceso al mercado de transportes en toda la Unión Europea, suponiendo asimismo, el establecimiento de la libre prestación de servicios mediante la eliminación de todas las restricciones que existían como causa de la nacionalidad de la empresa de transporte.

### ***Desaparición de la contingentación en el transporte de mercancías***

La Orden Ministerial del 24 de agosto de 1999 represento la desaparición del régimen de contingentación de la oferta de transporte público de mercancías, ya que hasta entonces esta había estado controlada por la Administración a través de la expedición de un número limitado de autorizaciones para la prestación del servicio. A partir de la publicación y entrada en vigor de la citada Orden, se flexibilizó el acceso a nuevas autorizaciones, eliminando las barreras existentes en el mercado, dando lugar a la aparición de nuevas empresas y al crecimiento de las existentes. Esta Orden Ministerial estuvo en vigor hasta la publicación de una nueva Orden en 2007 como consecuencia de la modificación realizada en 2006 en el R.O.T.T., donde volvió a existir una reestructuración de las autorizaciones. Hay que destacar, que estas reformas normativas han dado lugar a fluctuaciones en las series históricas de autorizaciones, tal y como se analizará posteriormente.

### ***Libro Blanco del Transporte***

Desde los inicios de la Unión Europea se abogó por una política común de transporte, donde se facilitara el transporte tanto de personas como de mercancías entre Estados miembros, en busca del desarrollo de un mercado único interior, garantizándose un desarrollo europeo sostenible. Los distintos reglamentos emanados del Consejo Europeo, en particular el Reglamento 881/1992 anteriormente citado, auguraban la intención de establecer una política común en materia de transporte de mercancías por carretera, la cual se materializó en el Libro Blanco del Transporte en 2001, estableciéndose como objetivo la consecución de un sistema de transporte sostenible económica, social y medioambientalmente, en un horizonte temporal que tendría su fin en 2010. Posteriormente, y tras la entrada en 2004 de los nuevos Estados Miembros, la Comisión Europea inició en 2005 la revisión del Libro Blanco del Transporte, con objetivo de adaptar la política de transporte al nuevo contexto comunitario. Todo este esfuerzo normativo homogeneizador, desde la escala europea, tiene como objetivo garantizar un marco de competencia entre las empresas en condiciones de igualdad.



***El Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera.***

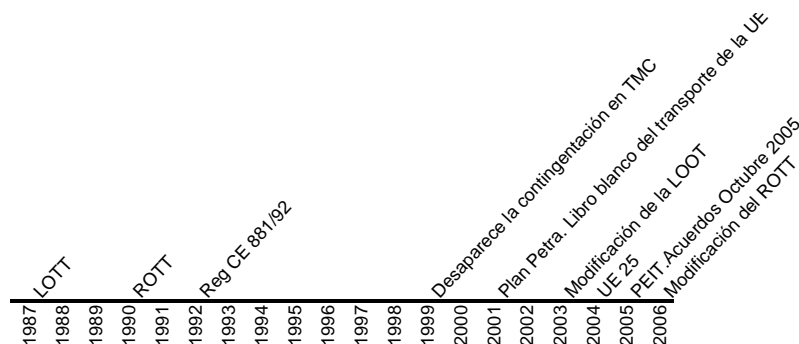
La aprobación en 2001 del Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera, comúnmente conocido como PETRA, supuso el establecimiento de un marco de referencia donde se organizan las actuaciones conjuntas de todo el sector. Asimismo, el PETRA plantea el establecimiento de una serie de pilares básicos, tales como calidad o seguridad, que junto a la participación y consenso de los agentes del sector, permitirá alcanzar la modernización del sector y una mejora significativa de su eficiencia, permitiendo un posicionamiento competitivo del transporte de mercancías por carretera.

***El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)***

El PEIT, aprobado en 2005, supone una de las más recientes actuaciones en el sector de transporte llevadas a cabo desde el Ministerio de Fomento. Entre sus objetivos básicos se encuentra contribuir al desarrollo económico y la competitividad, fortalecer la cohesión social y territorial, incrementar la calidad y seguridad (en las infraestructuras y en el transporte) y contribuir a la movilidad sostenible. En el marco del transporte por carretera los principales efectos del PEIT, aparte de las revisiones de la normativa sectorial, se traducen, entre otros, en un aumento de la seguridad y la inspección (tacógrafo digital), un nuevo marco para la formación, la concertación con Comunidades Autónomas, un clima de cooperación con los operadores y un incremento de la calidad y los derechos de los usuarios.

***Acuerdos entre el Comité Nacional de Transporte y el Ministerio de Fomento.***

Las negociaciones llevadas a cabo en octubre de 2005 entre el Comité Nacional de Transporte y la Administración Pública, dieron como resultado la puesta en marcha de una serie de medidas encaminadas a mejorar las condiciones de sector, realizando una labor conjunta para combatir la economía sumergida y las prácticas desleales en el sector, así como un avance en las condiciones sociolaborales de los trabajadores, implicando la revisión del catálogo de enfermedades profesionales y una mejora de la formación.



## 2.2. Reparto modal en el tráfico interior de mercancías en Andalucía.

Una primera aproximación del sector de transporte de mercancías por carretera se encuentra en la evolución y en la distribución que ha tenido lugar en los últimos años en el tráfico interior de mercancías en Andalucía.

En este sentido los datos analizados correspondientes al periodo comprendido entre 2002 y 2005 reflejan como el tráfico interior de mercancías se ha visto incrementado cerca de un 32 por ciento, llegando a alcanzar una magnitud de 253.060 millones de toneladas, frente al retroceso que han sufrido el resto de los transportes interiores de mercancías.

Los datos arrojados permiten observar como a pesar de las políticas de reequilibrio llevadas a cabo por la Administración Pública, la carretera ha continuado aumentando su importancia en los últimos años, llegando a representar en el periodo 2003-2004 un crecimiento anual de 21,5 puntos porcentuales.

En el análisis del resto de los modos de transporte interior de mercancías se destaca la regresión en cada uno de ellos, destacando la caída del 7 por ciento que ha sufrido el transporte de cabotaje interior (marítimo), hecho que viene influenciado por la ubicación de los centros receptores de mercancías, alejados de los puntos de desembarque de este tipo de transporte. En referencia al transporte interior de mercancías en modo aéreo, se destaca la presencia meramente testimonial, no llegando a suponer ni el 0,5 por ciento de la mercancía transportada en los años analizados. Por último, se observa que ha sido el transporte por ferrocarril el que, pese a sufrir un retroceso del 1,3 por ciento, ha continuado manteniendo cierto peso en el desplazamiento de la mercancía frente a la incremento del transporte por carretera.

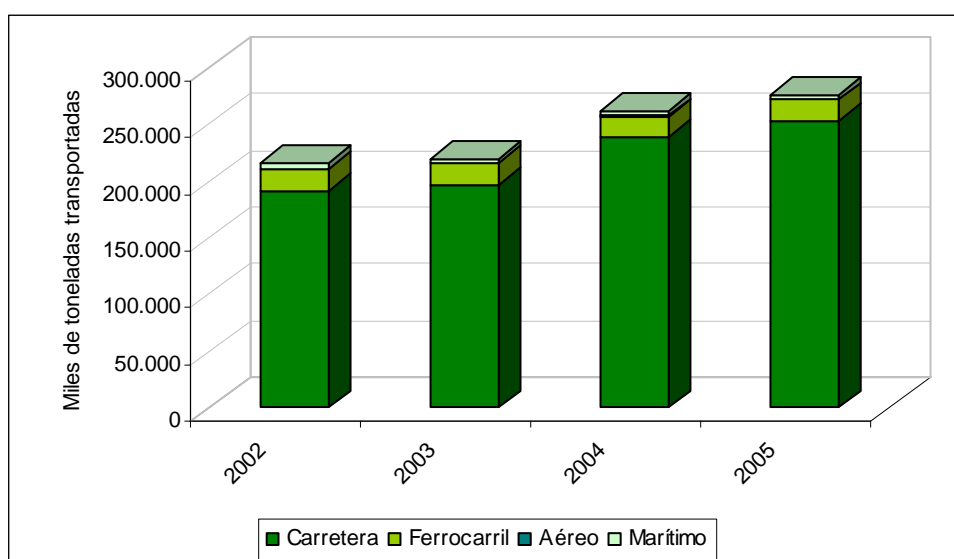


Gráfico 1: Reparto modal del transporte interior de mercancías en Andalucía en el periodo 2002-2005  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el INE



El gráfico 2, muestra como en el reparto del transporte interior de mercancías se ha concentrado de forma dominante en la carretera, representando una cuota de mercado del 92 por ciento frente al 8 por ciento que acumulan el resto de los transportes, hecho que viene explicado en gran medida por las grandes ventajas competitivas de la carretera, la mejora de las infraestructuras viales, así como la flexibilidad que presenta, convirtiendo a este tipo de transporte en el líder absoluto del mercado de transporte interior de mercancías.

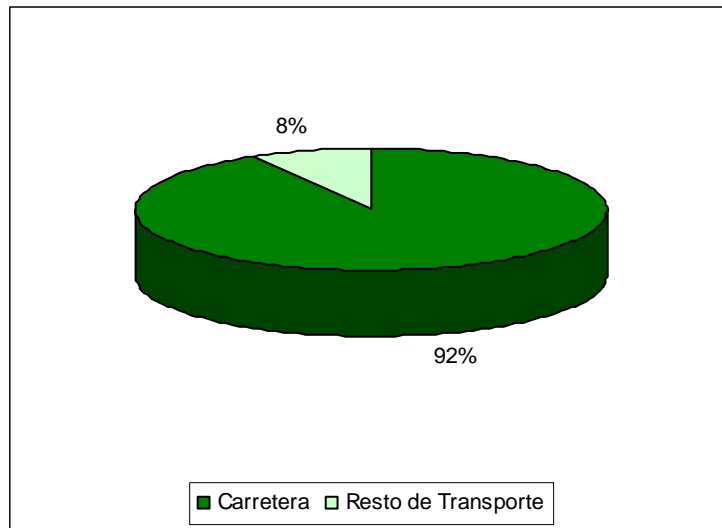


Gráfico 2: Distribución porcentual del transporte interior de mercancías en Andalucía en 2005  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el INE

### 3. LA OFERTA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ANDALUCÍA.

Para realizar un estudio de la oferta del Transporte de Mercancías por Carretera en Andalucía se ha llevado a cabo un análisis de las autorizaciones concedidas en función del tipo de servicio prestado, la estructura empresarial existente en Andalucía y el Parque de Vehículos de Transporte de Mercancías por Carretera.

#### 3.1. Autorizaciones en función del tipo de servicio.

Tal y como se refirió al principio de este informe, tanto la Ley de Ordenamiento del Transporte Terrestre como el Reglamento derivado de la misma, diferencian entre dos tipos de vehículos, pesados y ligeros, y dos tipos de servicio, público y privado. El estudio de las series históricas de las autorizaciones viene determinada en gran medida por las distintas reformas normativas que han agrupado a lo largo del periodo los distintos tipos de autorizaciones, sobre todo en lo referente a las autorizaciones que afectan a los tipos de vehículos. A este respecto hay que decir que la última modificación que ha tenido lugar, introducida por la Orden Ministerial FOM/734/2007 de 20 de marzo, es la que propicia una mayor ruptura de las series históricas, ya que un elevado número de vehículos ligeros dejaron de necesitar autorización administrativa para poder operar en el mercado de transporte.

Durante el periodo analizado, 2001-2006, se ha producido un aumento de 39.753 del número de autorizaciones concedidas en Andalucía, suponiendo un incremento de 30,62 puntos porcentuales. Este dato no ha sido constante en todo el periodo, sino que ha sufrido fluctuaciones periódicas crecientes suponiendo el periodo 2001-2002 el de mayor aumento y en el periodo 2002-2003 el de mayor retroceso experimentado en la serie analizada, suponiendo una variación de 12,83 por ciento y 2,70 por ciento respectivamente, observando como los periodos de regresión son, en términos absolutos, inferiores a los periodos de crecimiento del número de autorizaciones.

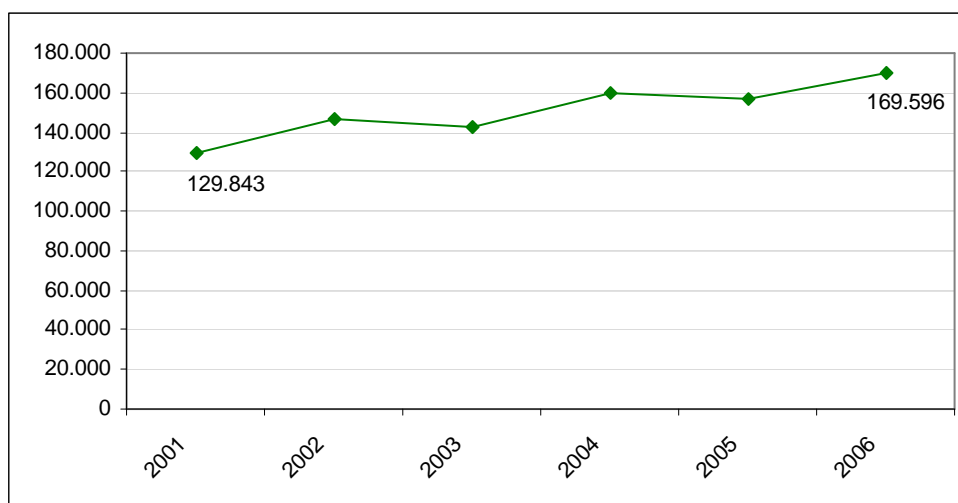


Gráfico 3: Evolución del número de autorizaciones en Andalucía en el periodo 2001-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Realizando un análisis más profundo de las autorizaciones concedidas en Andalucía en el periodo analizado en función del tipo de servicio, se observa como las fluctuaciones mencionadas corresponden a la evolución que han sufrido las autorizaciones del servicio privado. Estas al igual que el análisis agregado han sufrido una fluctuación creciente mientras que las autorizaciones concedidas al servicio público experimentaron un crecimiento prácticamente constante en el periodo considerado, hecho que viene determinado a que el visado, en el caso de vehículos de servicio privado, se realiza en los años impares.

En términos porcentuales el crecimiento experimentado por los dos tipos de servicios de transportes corresponden a un 34 por ciento para el caso del servicio privado y un 25 por ciento para el caso del servicio público, dato que muestra el crecimiento en ambos tipos de transportes, representando en términos absolutos el 29.687 y el 10.150 respectivamente del número de autorizaciones.

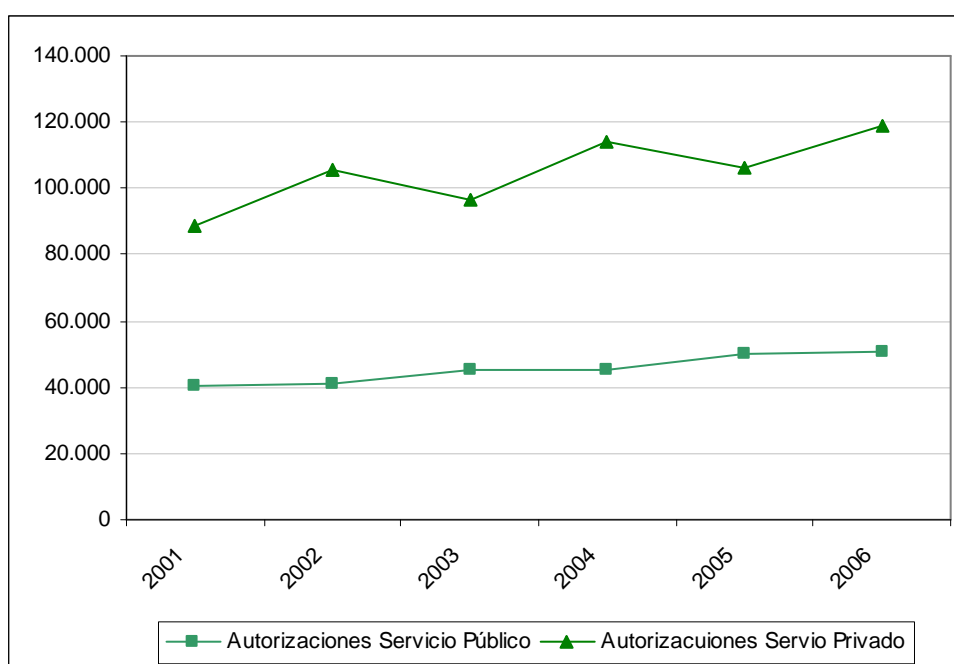


Gráfico 4: Evolución del número de autorizaciones según el tipo de servicio en el periodo 2001-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Tal y como referimos al principio, el análisis de estudio está comprendido en el periodo 2001-2006, ya que los datos correspondientes a 2007 no han podido ser recopilados tras el exploración de las fuentes consultadas, no obstante, los datos correspondientes a 12 de Mayo de 2008, están publicados en la Web del Ministerio de Fomento. Estos datos arrojan a la luz la inversión sufrida en el reparto de autorizaciones relativas al tipo de servicio ya, que como se ha podido observar en la gráfica 4, en el periodo analizado predominaban las autorizaciones del servicio privado, mientras que en 2008, es el servicio público el que acapara el mayor número de autorizaciones, suponiendo el 68 por ciento de las mismas frente al 32 por ciento

correspondiente al servicio privado. Hecho que tiene lugar como consecuencia de la Orden Ministerial FOM/734/2007 de 20 de marzo.

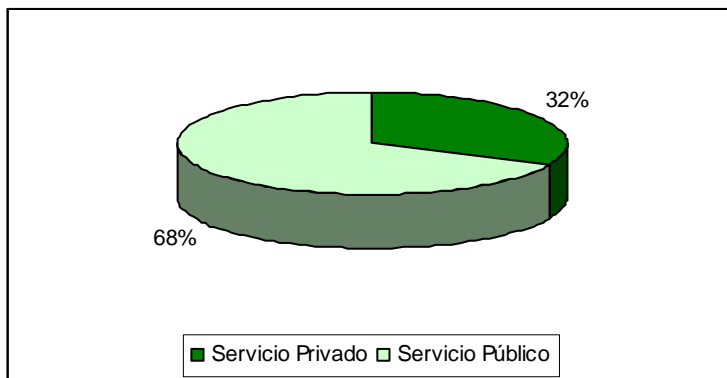


Gráfico 5: Distribución porcentual de las autorizaciones según tipo de servicio en 2008  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento.

En el siguiente gráfico se presenta la distribución de autorizaciones de servicio privado como de servicio público por provincias andaluzas. En este sentido, hay que destacar, que es la provincia de Sevilla donde se concentra el mayor número de autorizaciones de ambos tipos de servicio.

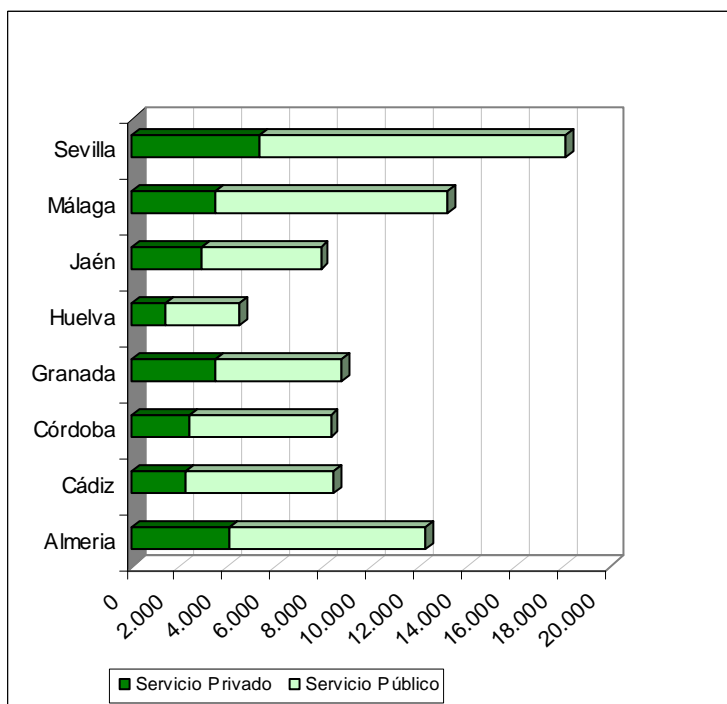


Gráfico 6: Distribución del número de autorizaciones según provincia y servicio en 2008  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Sin embargo, también se pone de manifiesto la importancia que adquieren las provincias de Málaga y Almería en la posesión de autorizaciones públicas y privadas respectivamente. Causa explicada en gran medida por la estructura productiva fuertemente marcada por la importancia del sector agrícola en estas regiones y la necesidad de la distribución de estos productos a otras regiones.

De otro lado, considerando las autorizaciones en función del vehículo se presenta a continuación la evolución histórica correspondiente a este criterio en el periodo 2001-2005. Puede observarse como el transporte de mercancías ligeras ostenta un mayor número de autorizaciones, hecho que, tal y como se viene refiriendo, va a ser modificado por la Orden Ministerial aprobada en 2007, ya que se ha aumentado desde 2 toneladas a 3,5 toneladas la masa máxima autorizada que obliga a vehículos de transporte privado a solicitar autorización.

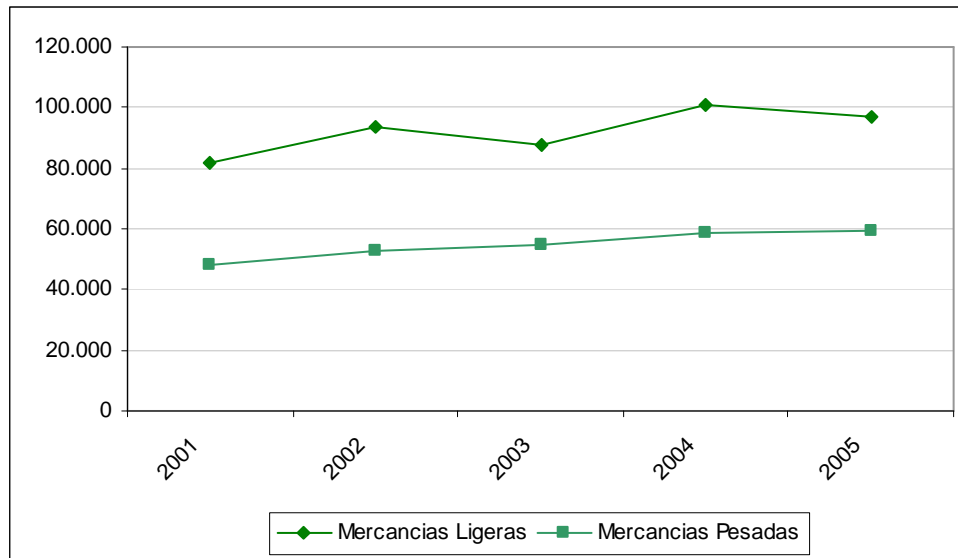


Gráfico 7: Evolución del número de autorizaciones según el tipo de mercancías transportadas en el periodo 2001-2005  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento.



### 3.2 Estructura empresarial.

Los datos obtenidos del Ministerio de Fomento para 2008, demuestra como son las Comunidades de Canarias, Andalucía y Cataluña las que presentan la mayor concentración de empresas, suponiendo el 44 por ciento del total de empresas de transporte de mercancías por carretera existentes en España. Este hecho puede observarse en el gráfico siguiente manifestándose un salto a considerar con el resto de comunidades autónomas, presentando cifras superiores a 32.000 empresas, mientras que Madrid, cuarta en el ranking, no supera las 18.000 empresas.

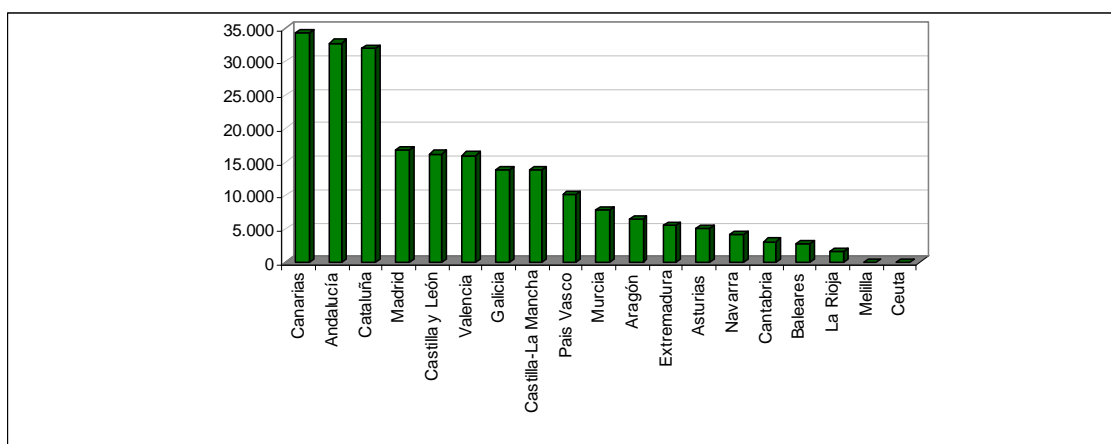


Gráfico 8: Distribución del número de empresas autorizadas en España por Comunidad Autónoma en 2008  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Profundizando en el caso de estas tres comunidades autónomas, llama la atención la disparidad de los servicios de transporte ofrecidos, privado y público, en cada una de ellas, ya que en Canarias el 85 por ciento de las empresas del transporte de mercancías por carreteras corresponde a servicio público, mientras que en Cataluña se invierte esta proporción, siendo el predominante el servicio privado, acaparando el 75 por ciento de las empresas del sector. En el caso de Andalucía, aunque prevalecen las empresas de transportes destinadas al servicio público, esta distribución es algo más homogénea que en los casos anteriores como puede comprobarse en el gráfico 9.

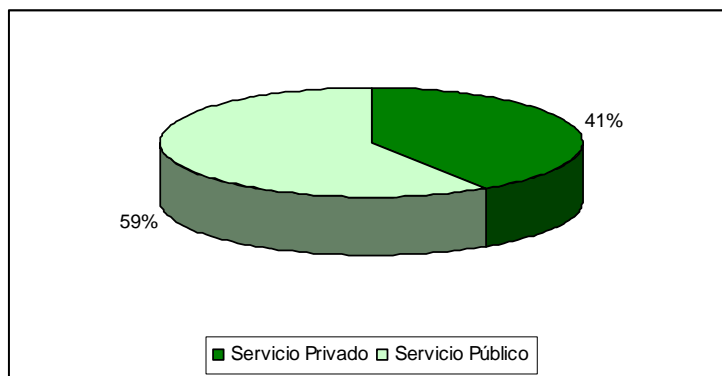


Gráfico 9: Distribución de empresas del sector en Andalucía según tipo de servicio en 2008  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Una distribución analizada por provincias andaluzas, pone de manifiesto como es la provincia de Sevilla la que concentra el mayor número de empresas, suponiendo el 20 por ciento de las empresas del sector de transporte de mercancías por carretera, con una cifra de 6.771 empresas, seguida de Almería, 5.007 empresas, y Málaga, 4.640 empresas. Asimismo, se observa como son las empresas que prestan un servicio a terceros las que representan un mayor porcentaje en las provincias andaluzas, a excepción de Almería, donde pese a ser una inversión muy pequeña de la norma, las empresas de servicio privado representan el 51,87 por ciento de las empresas que operan en la provincia.

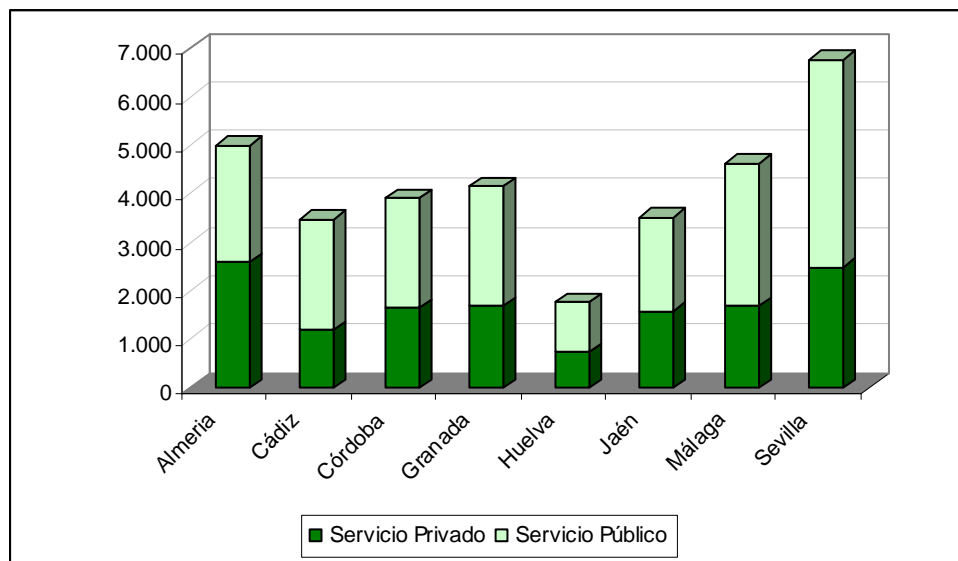


Gráfico 10: Distribución de empresas según tipo de servicio y provincia andaluza en 2008  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento.

El estudio de la evolución histórica del número de empresas del sector de transporte de mercancías por carretera durante el periodo 2003-2006 en Andalucía, muestra como se produjo una caída en el periodo comprendido en 2003-2004, influenciado por la modificación de la Ley de Ordenamiento de Transporte Terrestre. En los años sucesivos, se observa una constante en el número de empresas del sector, materializándose en un crecimiento inexistente en las mismas. Los datos correspondientes a 12 de Mayo de 2008, recogidos del Ministerio de Fomento, y analizados en los párrafos anteriores, muestran como a la fecha citada, el número de empresas volvió a reducirse en el periodo 2006-2008, contabilizándose un total de 33.217 empresas, hecho que se corresponde con la caída del número de autorizaciones contabilizadas en el mismo periodo de tiempo, tal y como se refirió en el apartado correspondiente.

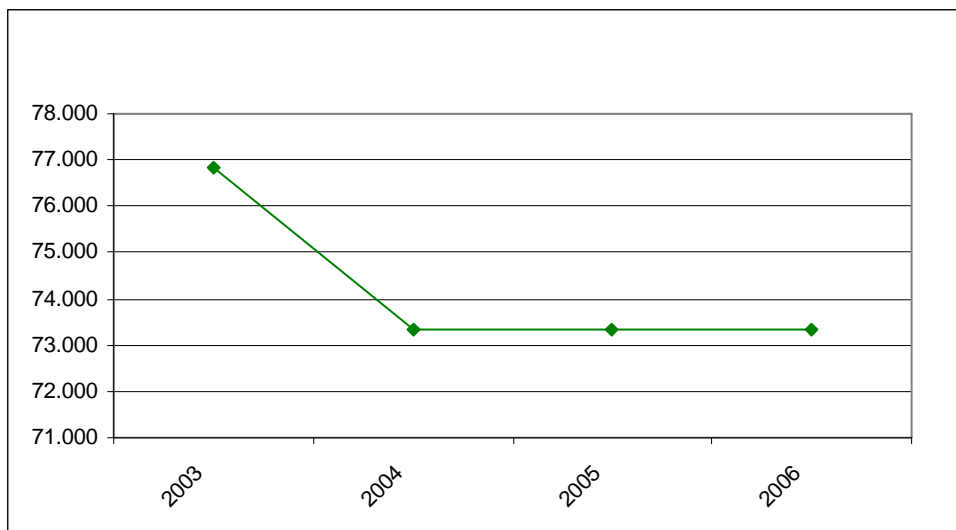


Gráfico 11: Evolución del número de empresas en Andalucía en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Ministerio de Fomento

En cuanto a la estructura jurídica, hay que señalar que a finales de 2006, el 63 por ciento de las empresas de transporte de mercancías por carretera correspondían a personas físicas que, en su mayoría solo ostentaban una autorización de transporte, mientras que el 36 por ciento de las empresas correspondían a personas jurídicas y correspondiendo un 1 por ciento a otras tipologías de forma jurídica, entre las que se encuentran herederos forzosos, comunidad de bienes y cooperativas.

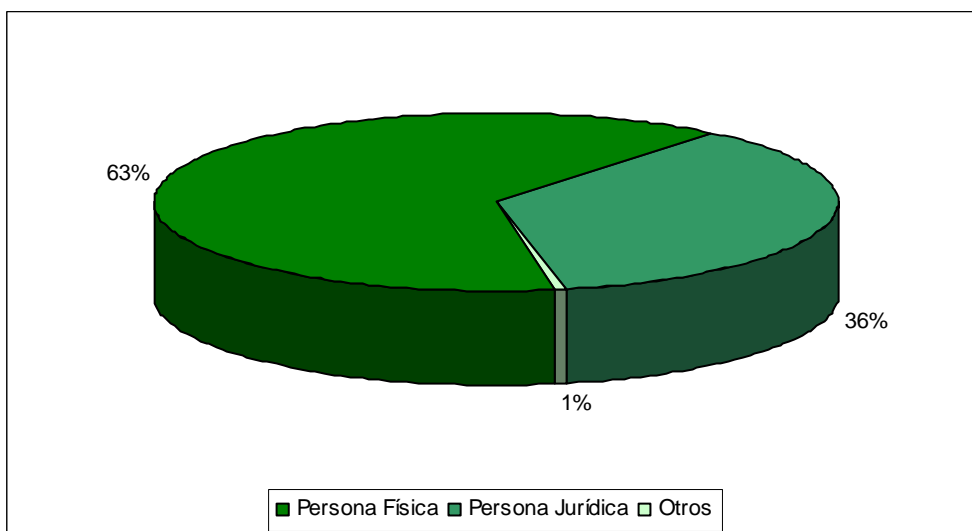


Gráfico 12: Distribución de empresas en Andalucía según forma jurídica en 2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes

El hecho de que el 63 por ciento de las empresas del sector correspondan a personas físicas, demuestra la gran atomización que presenta el sector de transporte por carretera. Con intención de profundizar en este hecho, el gráfico 13 muestra la relación existente a fecha 12 de Mayo de 2008 entre las empresas y las autorizaciones del sector por provincias en



Andalucía, observándose como al ratio autorización-empresa en la mayoría de los casos corresponde la unidad. Dato que corrobora nuevamente la atomización del sector.

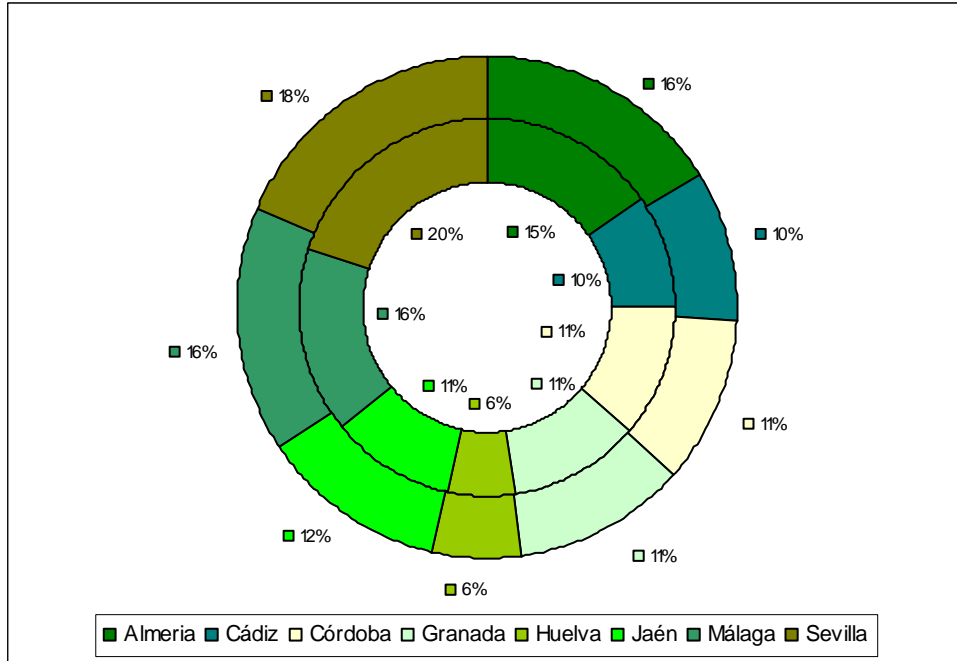


Gráfico 13: Relación existente entre el número de empresas y autorizaciones de TMC en Andalucía en 2006  
 Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Consejería de Obras Públicas y Transporte

### 3.3. Parque de Vehículos de Transporte de Mercancías por Carretera en Andalucía

El parque automovilístico del sector del TMC es un indicador relevante a la hora de realizar un análisis de la evolución del sector, ya que permite conocer los recursos productivos disponibles, tanto desde el punto de vista del número de vehículos existentes así como la capacidad de carga que presentan.

Aunque la información estadística relativa a los vehículos no cuenta con una estructura homogénea, ha sido posible obtener una visión global del sector en Andalucía a este respecto una vez realizado el análisis de la evolución del Parque de Vehículos del Transporte de Mercancías por Carretera en el periodo 2003 y 2006, realizando un desglose según el tipo de servicio ofrecido, bien privado, bien público, pudiendo determinar de esta manera una evolución más acertada del Transporte de Mercancías por Carretera.

Al final del periodo considerado el parque total ascendía a 50.470 vehículos, si bien la evolución no ha presentado un crecimiento tal y como puede observarse en el gráfico 14, donde se puede apreciar que la variable considerada ha sufrido un descenso de casi el 43 por ciento en el espacio de tiempo considerado siendo más acusado en el periodo 2005-2006. Este hecho no es un caso aislado en Andalucía ya que como puede observarse en el gráfico 15, en el ámbito nacional se ha producido una evolución similar en el Parque de Vehículos de TMC, si bien con un descenso menos acusado.

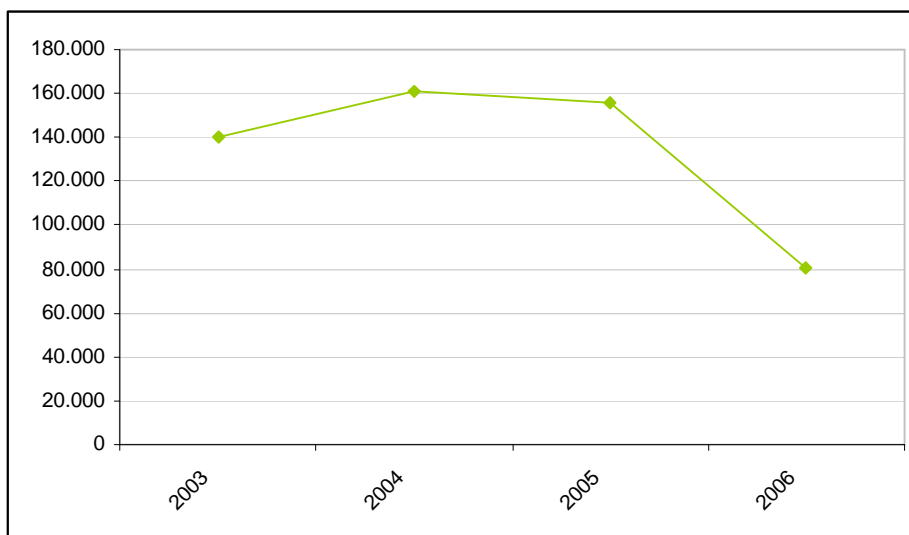


Gráfico 14: Evolución de vehículos de TMC en Andalucía en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

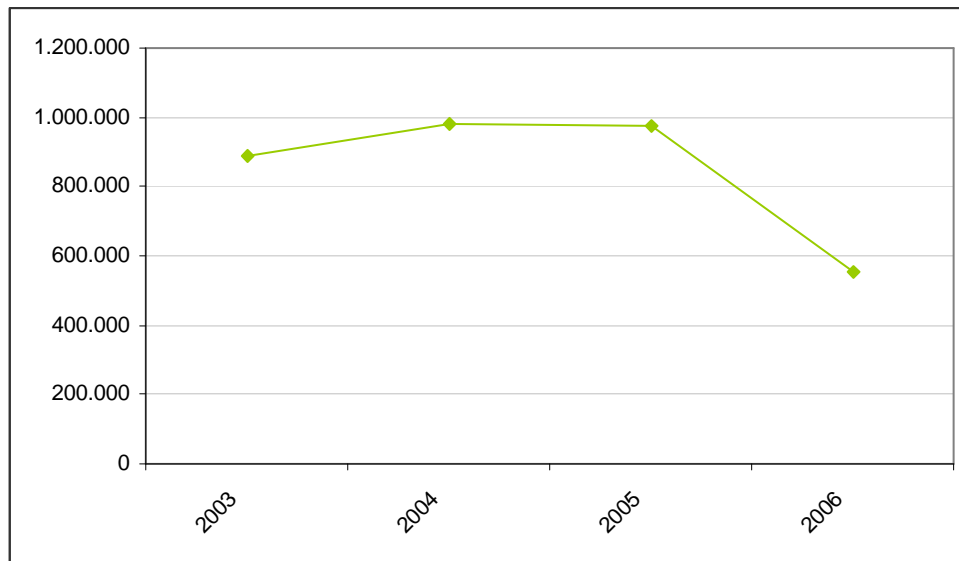


Gráfico 15: Evolución de vehículos de TMC en España en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

Profundizando un poco más, puede destacarse que este descenso del Parque de Vehículos del TMC en el periodo considerado, se debe fundamentalmente a la variación que ha sufrido los vehículos destinados al servicio de transporte privado, como puede observarse en los gráficos 16 y 17, ámbito andaluz y nacional respectivamente. Asimismo, se aprecia como el servicio de transporte público ha sufrido también fluctuaciones a lo largo del periodo 2003-2006, aunque hay que hacer referencia al hecho de que estas no han sido tan acusadas como en el caso del servicio privado, pues frente al retroceso de casi 65.000 vehículos experimentado, aproximadamente el 70 por ciento, este servicio ha sufrido un aumento del 10,40 por ciento, llegando a producirse una inversión del número de vehículos destinados a ambos servicios, pues, como se muestran en el gráfico 18 y en el gráfico 19, distribución de vehículos en Andalucía en el año 2003 y 2006 respectivamente, el porcentaje de vehículos destinados al servicio de transporte privado suponía casi el 70 por ciento del total a principios del periodo de estudio, frente al 32,60 por ciento que representa al final del periodo.

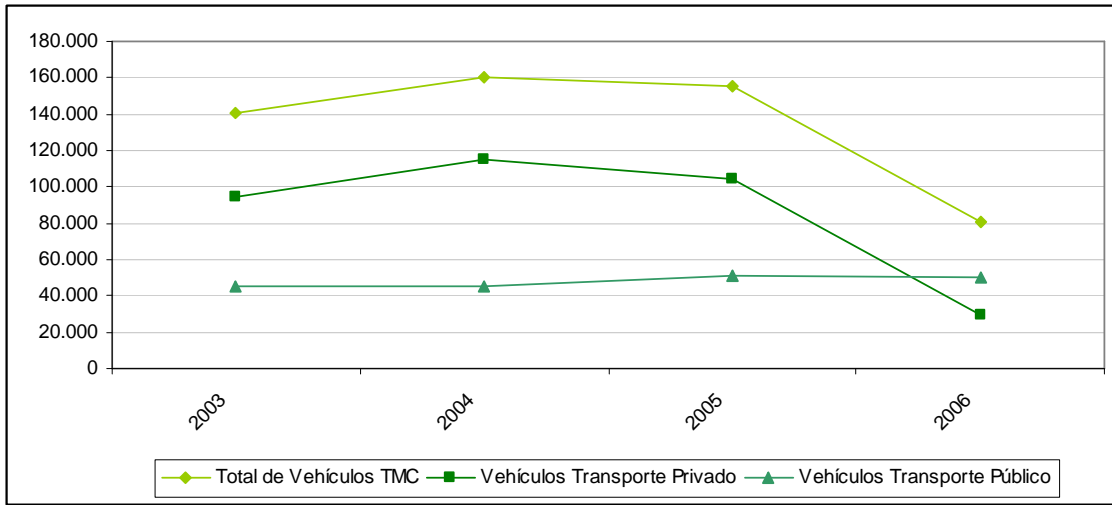


Gráfico 16: Evolución de vehículos de TMC según tipo de servicio en Andalucía en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

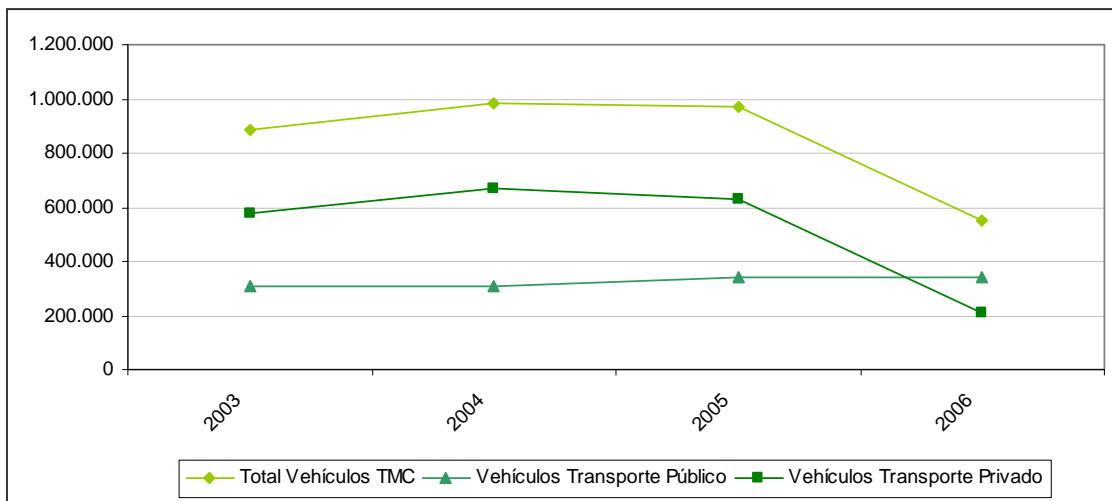


Gráfico 17: Evolución de vehículos de TMC según tipo de servicio en España en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

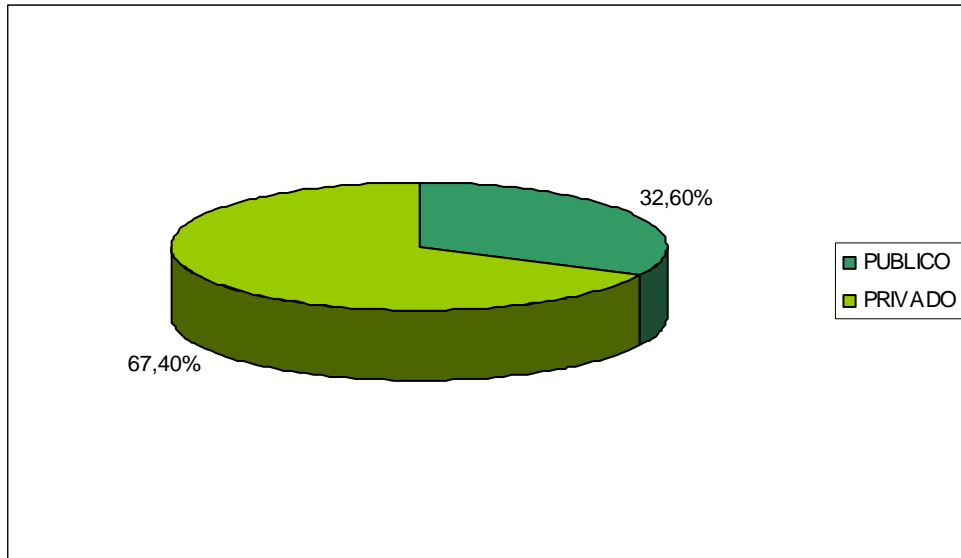


Gráfico 18: Distribución de vehículos de TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2003  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

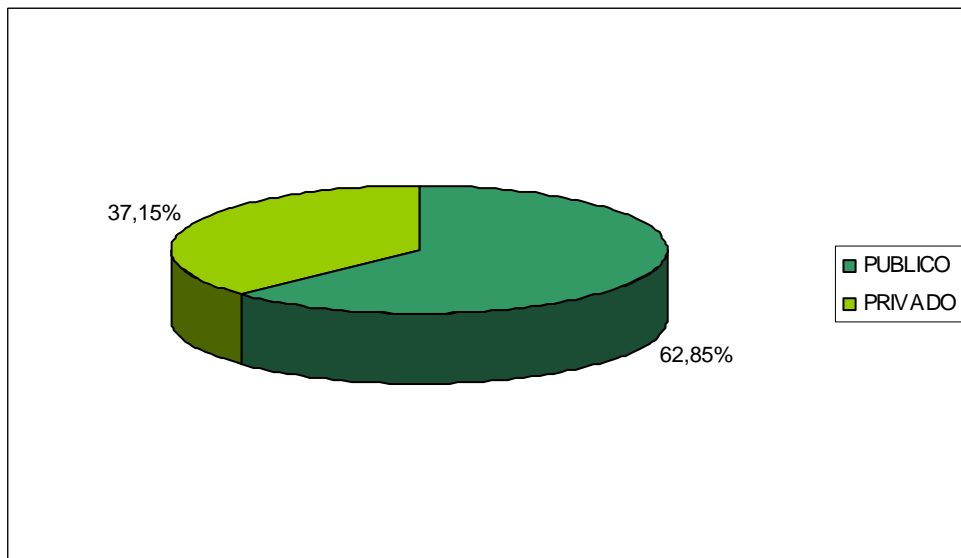


Gráfico 19: Distribución de vehículos de TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

Junto al parque de vehículos la oferta de transporte de mercancías por carretera viene determinada por la capacidad total de la flota. En este respecto cabe destacar que frente a la variación negativa que ha sufrido el parque automovilístico en el periodo 2003-2006, la variación a lo largo del mismo espacio de tiempo apenas ha sufrido modificaciones, como puede observarse en el gráfico 20, existiendo un incremento del 6,12 por ciento destacando la variación positiva del servicio público, 10,99 por ciento, frente al descenso del servicio privado, 4,21 por ciento, que en términos absolutos representan 753.344.000 y 306.465.000 toneladas respectivamente en 2006, distribución muy similar a la que se encontraba la capacidad de carga en 2003, tal y como se puede observar en los gráficos 21 y 22.

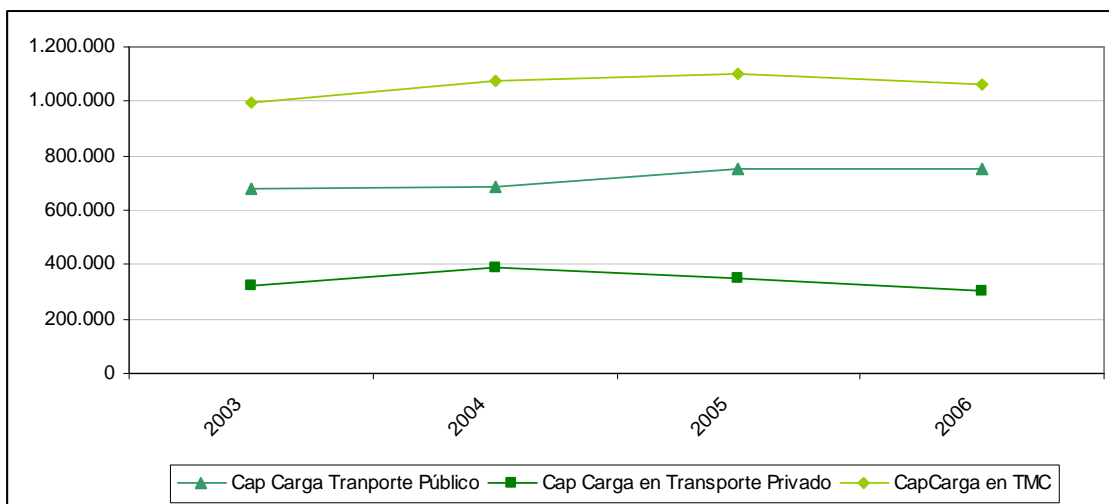


Gráfico 20: Evolución de la Capacidad de Carga en TMC según tipo de servicio en Andalucía en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

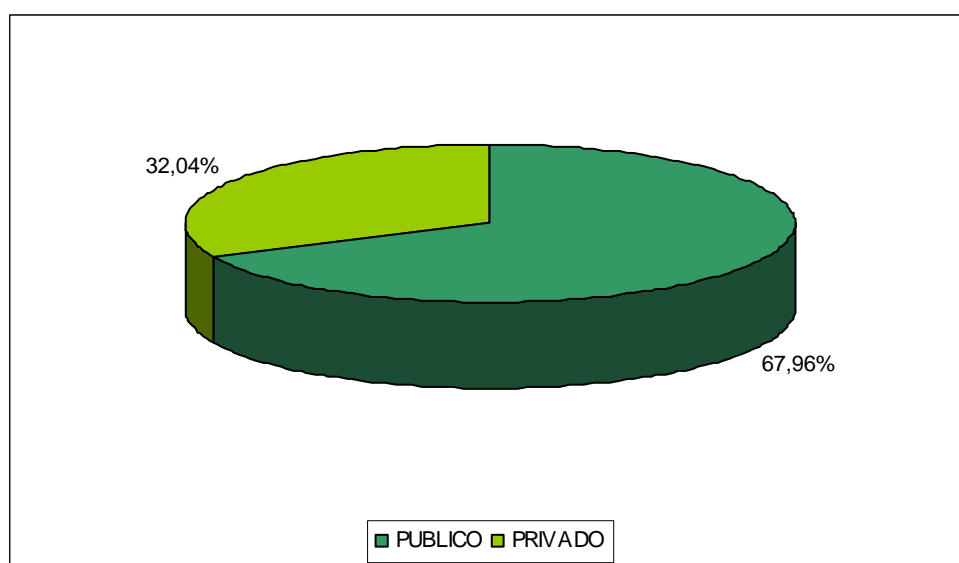


Gráfico 21: Distribución de la Capacidad de Carga en TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2003  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

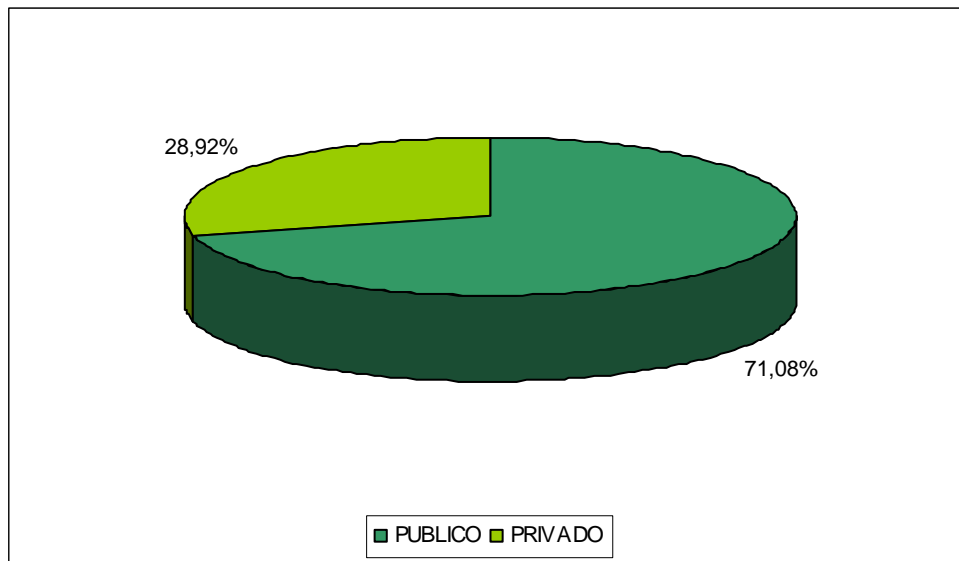


Gráfico 22: Distribución de la Capacidad de Carga en TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de los datos del INE

Estos datos permiten observar como el parque de vehículos destinado al transporte de mercancías y la capacidad de carga asociada no han experimentado en términos generales una evolución similar en el periodo de tiempo 2003-2006. Si bien se destaca como ambas variables, aunque en distinta magnitud, han sufrido un descenso en el servicio de transporte privado y un crecimiento en el servicio de transporte público, siendo estas disparidades la causa que ha ocasionado la inversión de crecimiento.

#### 4. LA DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ANDALUCÍA.

A la hora de estudiar de la demanda del transporte de mercancías por carretera en Andalucía se ha llevado a cabo un análisis de las operaciones realizadas así como de la cuantificación y tipología de las mercancías transportadas en 2006.

##### 4.1. Mercancías transportadas por el sector del Transporte por Carretera andaluz.

En 2006 se llevaron a cabo 55.539.553 operaciones de transporte de mercancías en Andalucía de las cuales 26.096.583 correspondieron a operaciones en vacío como puede observarse en el gráfico 23. La magnitud alcanzada en operaciones de transporte a nivel nacional sitúa a Andalucía en la primera posición del ranking nacional suponiendo el 17,19 por ciento de las operaciones de transporte realizadas en España en 2006, poniendo de manifiesto la elevada competitividad del sector andaluz dentro del marco nacional.

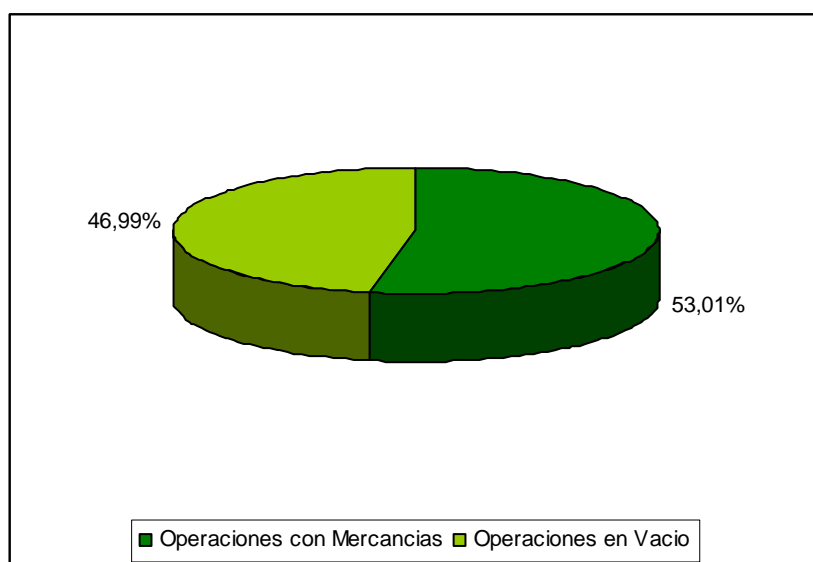


Gráfico 23: Distribución de las operaciones de transporte realizadas en Andalucía en 2006  
Fuente: Encuesta Permanente de TMC en 2006. Ministerio de Fomento

En un análisis algo más exhaustivo se puede observar en las gráficas 24 y 25, como, sin tener en cuenta las operaciones realizadas en vacío, el reparto de las operaciones de transporte llevada a cabo estuvo liderado por los productos “minerales y materiales para la construcción” acaparando el 64,14 por ciento, suponiendo en términos absolutos la cifra de 9.88.416 operaciones de transporte, seguido muy de lejos por “máquinas, vehículos, objetos manufacturados” representando el 13,22 por ciento.



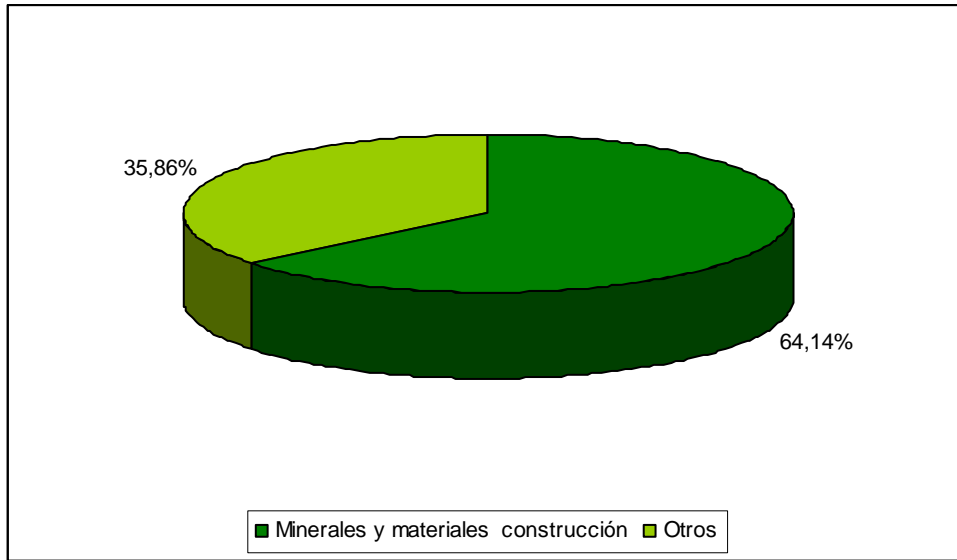


Gráfico 24: Distribución de las operaciones de transporte según clase de mercancía transportada en Andalucía en 2006  
Fuente: Encuesta Permanente de TMC en 2006. Ministerio de Fomento

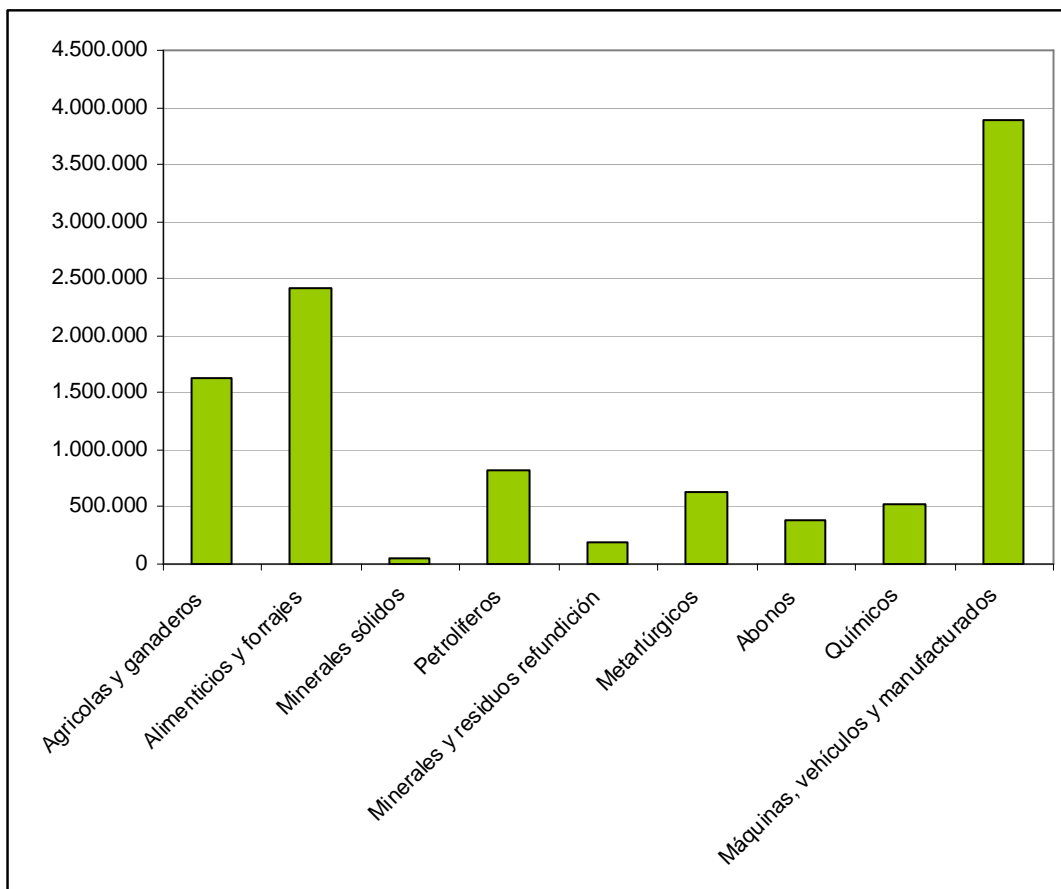


Gráfico 25: Distribución de las operaciones de transporte según clase de mercancía transportada en Andalucía en 2006  
Fuente: Encuesta Permanente de TMC en 2006. Ministerio de Fomento

En relación a la cuantificación de la mercancía transportada, cabe decir que vuelve a ser Andalucía la cabeza del ranking nacional, ostentando el 17,57 por ciento de las toneladas desplazadas en las operaciones llevadas a cabo, 408.798.000 toneladas en términos absolutos. Asimismo, y en concordancia con las operaciones llevadas a cabo, es la mercancía “minerales y materiales para construcción” la que supone el mayor porcentaje de toneladas transportadas, el 70,48 por ciento, seguida de “máquinas, vehículos, objetos manufacturados” con el 13 por ciento, datos que pueden observarse en los gráficos 26 y 27.

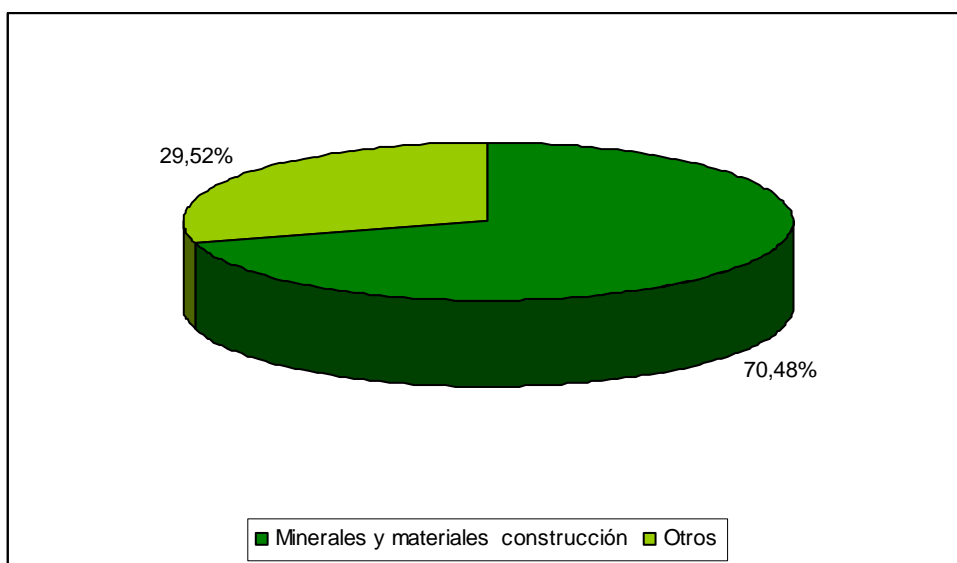


Gráfico 26: Distribución las toneladas transportadas según clase de mercancía en Andalucía en 2006  
Fuente: Encuesta Permanente de TMC en 2006. Ministerio de Fomento

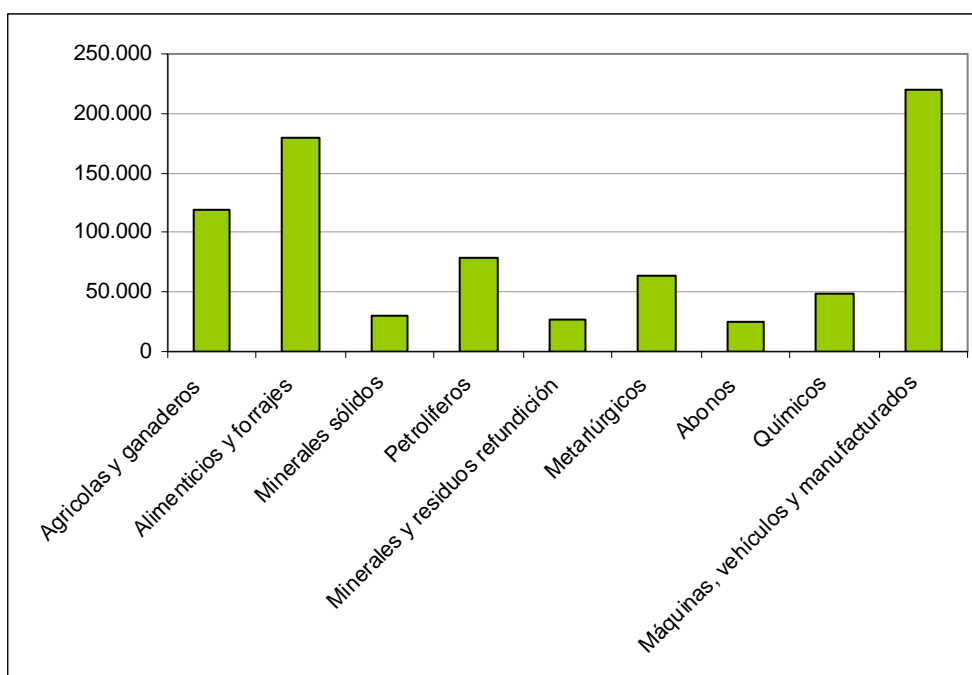


Gráfico 27: Distribución las miles de toneladas transportadas según clase de mercancía en Andalucía en 2006  
Fuente: Encuesta Permanente de TMC en 2006. Ministerio de Fomento

## 5. SITUACIÓN SOCIO-LABORAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

En este apartado, se realiza un análisis de la situación laboral existente en el sector, analizando la evolución del empleo, así como su oferta y su demanda, el tipo de contrato y la formación existente en el mismo.

### 5.1. Evolución del empleo

Los datos ofrecidos por la encuesta anual de servicios para 2006, muestran que en España un total de 401.769 trabajadores estuvieron ocupados en el Transporte de Mercancías por Carretera, representando un 6,81 por ciento del personal ocupado en el sector de los servicios. Asimismo puede verse en el siguiente gráfico la evolución de ocupados en el sector en el periodo 2000-2006, pasando de 301.618 al inicio del periodo e incrementándose en 100.151 ocupados en 2006, suponiendo un aumento del 33,20 por ciento. Este crecimiento se ha mantenido constante con una tasa interanual media del 4,65 por ciento, aunque esta tasa no se ha mantenido en los mismos parámetros durante el periodo, destacando el hecho del crecimiento sufrido en el último año considerado, donde no ha llegado a suponer el 1 por ciento, frente al 6,68 por ciento que tuvo lugar en el periodo 2001-2002.

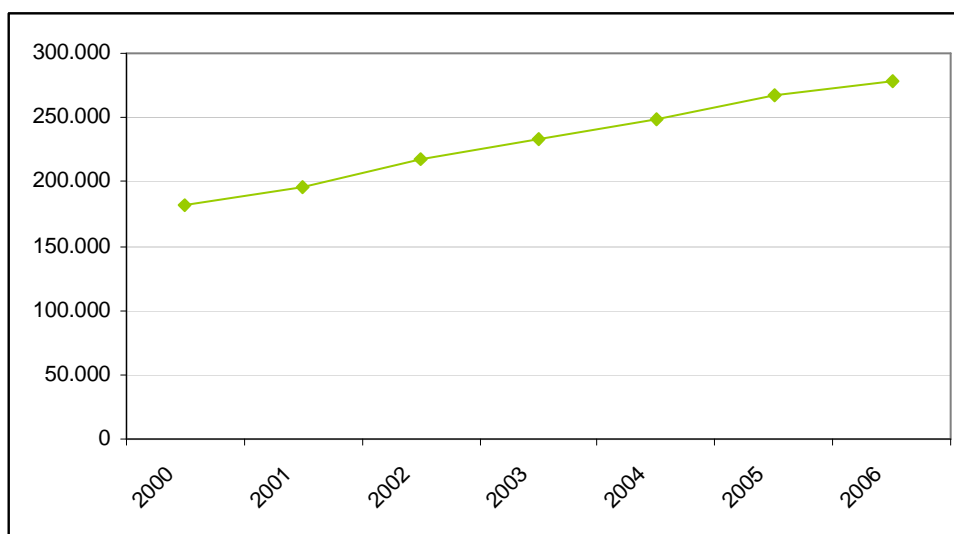


Gráfico 28: Evolución del empleo en el sector de TMC en España en el periodo 2000-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Encuesta Anual de Servicios

De otro lado, hay que destacar que la participación del transporte de mercancías por carretera sobre el total de la población ocupada en los servicios se mantiene estable, en torno a porcentajes del 7 por ciento, aunque en el último periodo de tiempo considerado este porcentaje ha sufrido una pequeña desviación a la baja, suponiendo el 6,81 por ciento del total, hecho que viene explicado por el mencionado crecimiento inferior del personal ocupado en el sector de Transporte de Mercancías por carretera en el último año.

Para explicar lo acontecido en el último año en sector de Transporte de Mercancías por Carretera, hay que tener en cuenta el importante peso que tiene el trabajo autónomo en el sector, ya que permite a las empresas la subcontratación de los servicios prestados por los autónomos, permitiendo el crecimiento empresarial en épocas de expansión económica, como había venido aconteciendo en los últimos años. El periodo 2005-2006 se empezó a percibir un crecimiento económico nacional relativamente más lento que en periodos anteriores, manifestándose en la bajada de la tasa de crecimiento interanual sufrido por el sector de Transporte por Carretera en el mencionado periodo.

## 5.2. Mercado laboral: Demandas y Ofertas.

Un estudio de las demandas y ofertas de empleo del sector de Transporte de Mercancías por Carretera en el periodo 2003-2006, ponen de manifiesto la evolución inversa que han sufrido ambas variables, ya que en el caso de la demanda esta se ha visto incrementada en 3.662 demandas de trabajo, llegando a registrarse en 52.396 demandas en 2006, mientras que en el caso de las ofertas, estas se han visto reducidas en 4.111 ofertas, suponiendo una reducción de más del 100 por cien del incremento producido en las demandas, y existiendo una sobredemanda de 38.040 unidades.

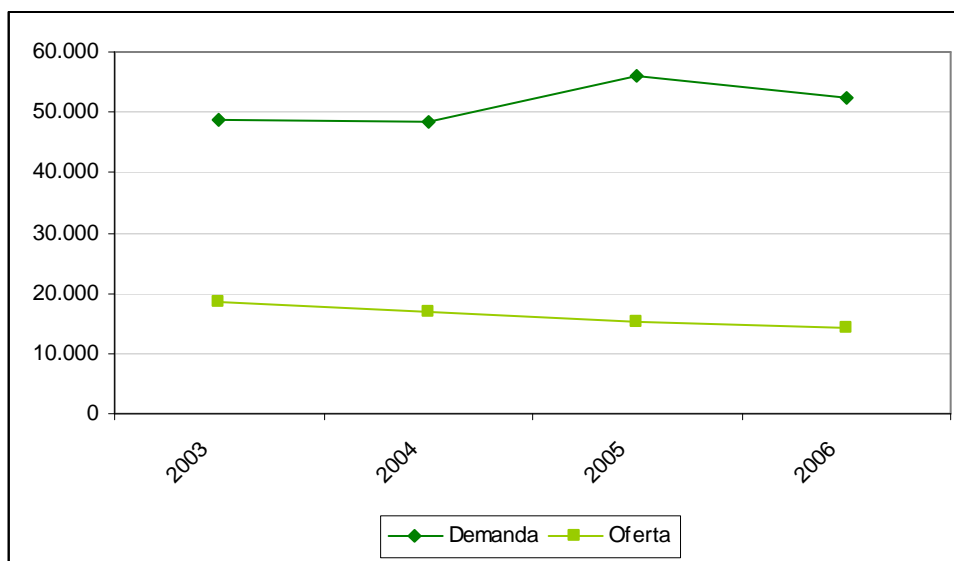


Gráfico 29: Evolución de la demanda y oferta de trabajo en el sector de TMC en España en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Observatorio Social del Transporte por Carreteras 2006

Un análisis de la distribución de la demanda y de la oferta del trabajo en el sector en Andalucía en 2006, descubre que la realidad que está teniendo lugar en España es trasladable al nivel autonómico andaluz, donde la demanda de trabajo en el sector supone un exceso de 9.408 puesto sobre la oferta. Asimismo, en el gráfico siguiente puede observarse como es la provincia de Sevilla donde se concentra el mayor número de demandantes de empleo, suponiendo el 20,79 por ciento del total andaluz, porcentaje que corresponde a una demanda

de 2.583 puestos frente a los 668 ofertados, siendo en esta variable de estudio la provincia que también recoge la mayor concentración, 22,16 por ciento.

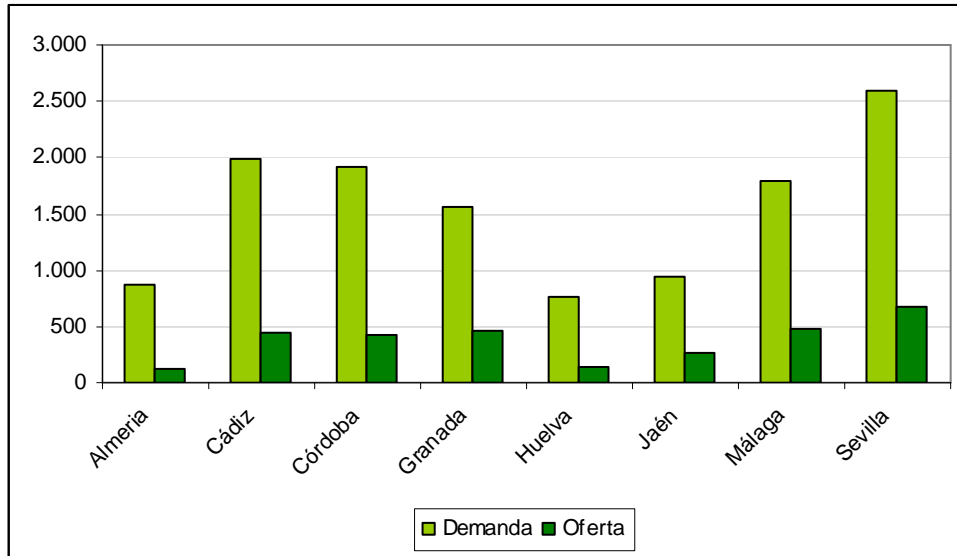


Gráfico 30: Evolución de la demanda y oferta de trabajo en el sector de TMC en Andalucía en 2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Observatorio Social del Transporte por Carreteras 2006

De otro lado, la evolución comparada entre las ofertas de empleo presentadas por las empresas españolas del sector, ante los organismos públicos pertinentes, y los puestos de trabajo que efectivamente resultan cubiertos, demuestra que, las empresas han ido recurriendo cada vez menos a los servicios públicos de empleo, llegando en 2006 a superar los puestos cubiertos a los puestos ofertados hecho que determina que las empresas han buscado otros medios de captación de trabajo a los servicios públicos.

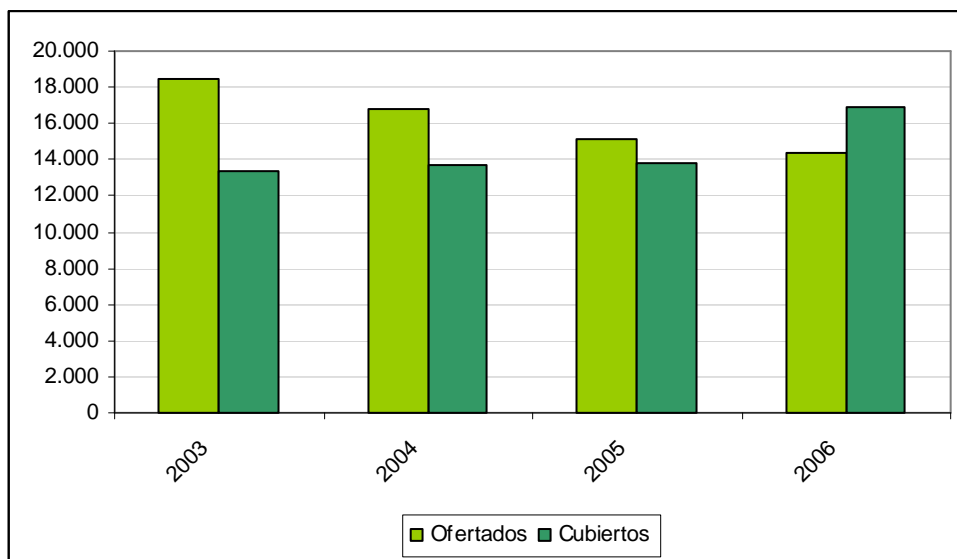


Gráfico 31: Evolución de los puestos ofertados y cubiertos en el sector de TMC en Andalucía en 2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Observatorio Social del Transporte por Carreteras 2006

### 5.3. Temporabilidad y tipo de contratación.

El número de contratos que se han realizado en el periodo de tiempo comprendido entre 2003 y 2006 ha aumentado en su generalidad, así como en cada uno de los tipos de contratación, fijo/indefinido y temporal, resultando la contratación indefinida y fija la que ha supuesto, tanto en a lo largo del periodo considerado, como en el último año de estudio, la que ha sufrido un mayor incremento porcentual, suponiendo un crecimiento de aproximadamente del 40 por ciento en 2006 frente al 21,33 por ciento que tiene lugar en la contratación temporal, alcanzando las cifras de 63.346 y 240.040 contratos respectivamente.

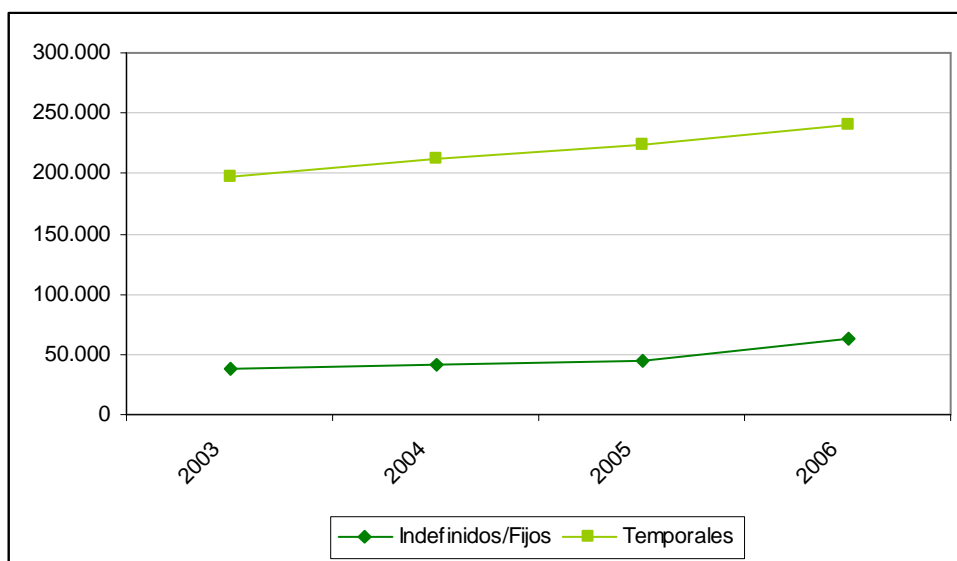


Gráfico 32: Evolución del tipo de contratación en el sector de TMC en España en el periodo 2003-2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Observatorio Social del Transporte por Carreteras 2006

Pese a este mayor incremento que ha tenido lugar en los contratos indefinidos, son los contratos temporales los que representan una mayor proporción de los realizados en todos los periodos de tiempo considerado, suponiendo el 79,12 por ciento en 2006 frente a los 20,88 por ciento de los fijos o indefinidos

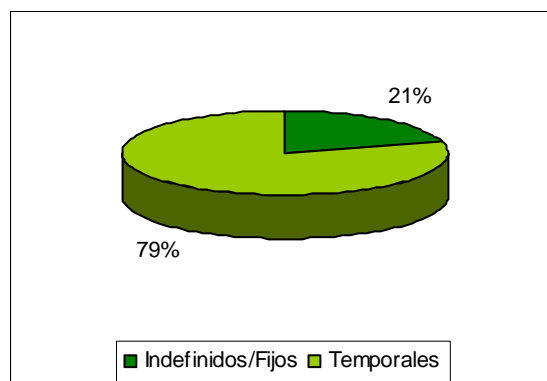


Gráfico 33: Distribución del tipo de contratos en el sector de TMC en España en 2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Observatorio Social del Transporte por Carreteras 2006

Realizando un desglose de los contratos temporales que han tenido lugar en función del número de meses de duración, puede observarse como son los de duración indeterminada los que han supuesto una mayor proporción frente los de más de 12 meses que suponen el 1 por ciento. Asimismo, puede observares el peso tan elevado que supone el conjunto de los contratos temporales con una duración inferior a los 6 meses, suponiendo el 64 por ciento de los contratos temporales.

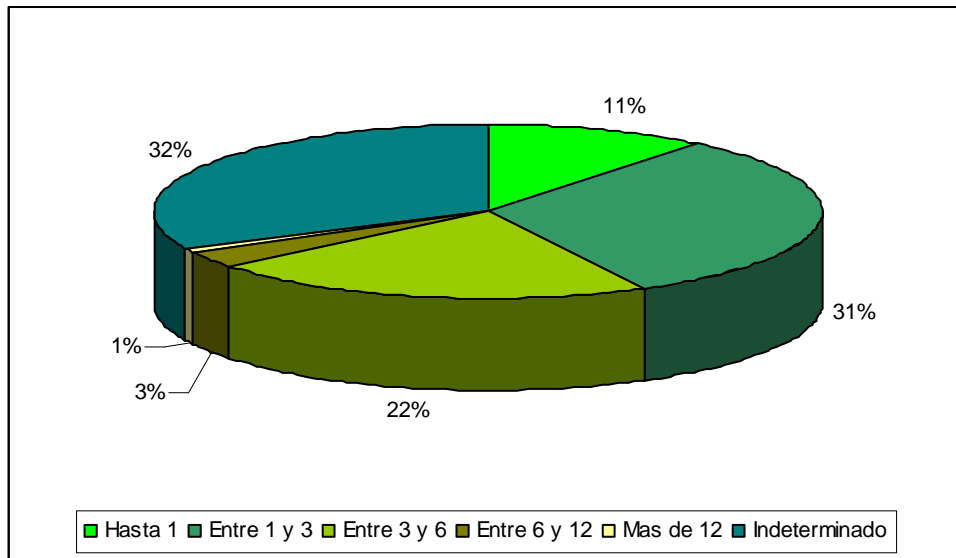


Gráfico 34: Distribución de los contratos temporales en el sector de TMC según duración en meses en 2006  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Observatorio Social del Transporte por Carreteras 2006

#### 5.4. Formación

Como en todos los sectores productivos, la formación es considerada como un aspecto esencial para el incremento de la mejora tanto de las organizaciones como de los propios trabajadores, permitiendo de esta manera la resolución de los problemas concretos que puedan ocasionarse como consecuencia de la labor diaria.

Realizando un repaso por el sistema educativo se pueden encontrar la siguiente oferta formativa relacionada con el transporte por carretera:

1. **Formación reglada**, dependiente del Ministerio de Educación y Ciencia así como de las Consejerías de Educación de las distintas Comunidades Autónomas. Comprenden ciclos de grado medio y superior que desarrollan las capacidades técnicas, organizativas, de comunicación y de respuesta a los diferentes problemas que pudiesen darse. Este tipo de formación está orientado al trabajo administrativo y comercial que tiene lugar en las empresas de Transporte de Mercancías por Carretera.
2. **Formación ocupacional**, dependiente del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social. Este tipo de formación va destinada a desempleados y en casos excepcionales a trabajadores en activo como forma de reciclaje profesional. Entre los cursos ofertados



se encuentran Consejero de Seguridad, Técnico en transporte por Carretera, Conductor especializado o Seguridad vial.

3. **Formación continua**, dependiente de diversos agentes sociales. Son acciones formativas que desarrollan empresas, trabajadores u organizaciones dirigidas a mejorar la competencia y cualificaciones de los trabajadores en activo.

Junto a este tipo de formación que actualmente se ofrece a los profesionales del sector del Transporte de Mercancías por Carretera, hay que hacer mención al Real Decreto 1032/2007, de 20 de Julio de 2007, donde se establece la obligatoriedad del Certificado de Aptitud Profesional, CAP, a partir del 11 de septiembre de 2009 para poder ejercer la profesión de conductor de vehículos de transporte de mercancías.

La fundamentos se establecen para hacer obligatorio el CAP es la necesidad obligada de cualificación inicial y formación continua como vía de mejora de la seguridad vial y del conductor respectivamente.

Así pues, en el mencionado Real Decreto se establecen las siguientes materias técnicas sobre las que versará la formación que recibirán los conductores:

- Normas de seguridad
- Conocimiento y aplicación de la reglamentación.
- Los aspectos de salud
- La seguridad vial y medioambiental
- Servicio y logística.

Asimismo, y tras realizar un análisis más exhaustivo de los objetivos y contenidos establecidos en el Certificado de Aptitud Profesional, se observa la ausencia de un bloque único que englobase la Prevención de Riesgos Laborales, pues aunque aspectos como el estrés y la fatiga laboral o la conducción preventiva se aborden como objeto de cualificación para desempeñar la profesión de conductor de vehículo de transporte de mercancías, se estudian bajo objetivos distintos, pudiéndose incurrir en una conceptualización aislada de los mismos por los profesionales y derivando en una mala aplicación de la Prevención de los Riesgos Laborales.



## 6. SINIESTRALIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA EN ANDALUCIA.

El objeto de este estudio es la determinación de las barreras que dificultan la aplicación de la Prevención de Riesgos Laborales en el Sector de Transporte de Mercancías por Carretera. Por ello, se hace de obligado análisis la siniestralidad laboral que está teniendo lugar en el sector, si bien hay que hacer una especial mención al hecho de que en la mayoría de los casos los accidentes que tienen lugar en el sector no son tratados como accidentes laborales sino como accidentes de tráfico, hecho que imposibilita la cuantificación efectiva de los siniestros en los que se han visto involucrados los profesionales del sector.

Junto al sesgo mencionados sobre la calificación de los accidentes en los que se encuentran involucrados los trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera, hay que hacer mención a la falta de datos desagregados por Comunidades Autónomas en el que se detallan los accidentes de tráfico en los que se han visto involucrados los vehículos destinados al Transporte de Mercancías por Carretera, por ello, el análisis sobre la siniestralidad en el Transporte de Mercancías por Carretera que se describe a continuación corresponden a datos nacionales obtenidos a partir de la DGT

Las conclusiones globales que se pueden obtener de las estadísticas anuales de la DGT en cuanto a las víctimas ocasionadas en los accidentes en los que se han visto involucrados un vehículo destinado al transporte de mercancías por carretera, es la ruptura brusca de la tendencia a la reducción de las mismas en el periodo 2005-2006, tal y como se puede apreciar en la gráfica 35, 8.967 víctimas frente a 7.933 que tuvieron lugar en 2005, suponiendo un incremento del 13,03 por ciento de la siniestralidad en carretera, aunque hay que destacar que en el último periodo anual, se ha producido un descenso de las víctimas, disminuyendo la siniestralidad en 3,47 puntos porcentuales.



Gráfico 35: Evolución de la siniestralidad en el TMC en España en el periodo 2000-2007  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Dirección General de Tráfico

Un análisis de lo ocurrido en 2007, refleja como de las 8656 victimas que han tenido lugar como consecuencia de los accidentes involucrados un vehiculo de TMC, el 96,34 por ciento resultaron heridas, mientras que el 3,66 por ciento resultaron muertas. Asimismo, se destaca como el 64,75 por ciento de las victimas corresponde a los conductores del TMC, resultando el 4,19 por ciento muertos, como puede observarse en los gráficos 36 y 37, cifra que en valor absoluto representa la defunción de 235 trabajadores del sector de TMC.

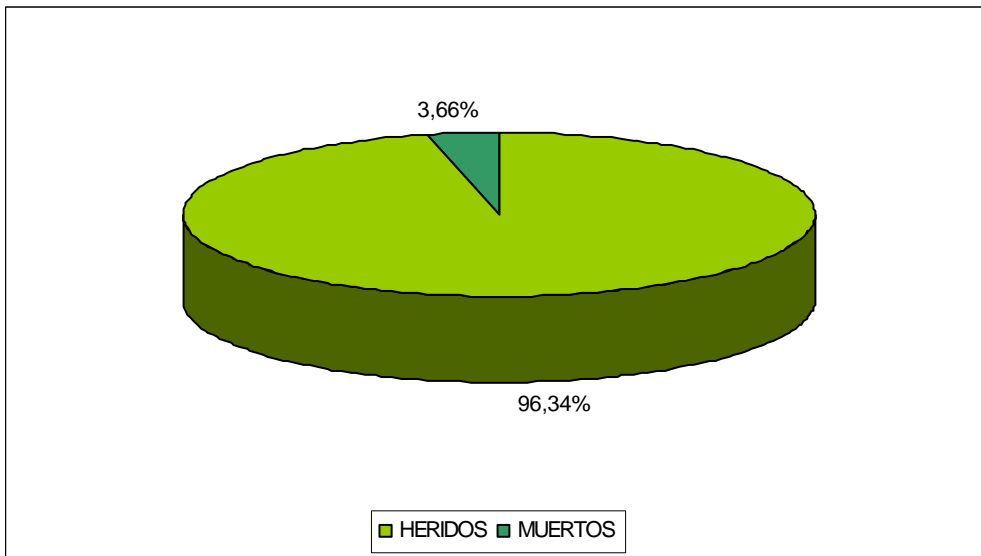


Gráfico 36: Distribución de las victimas de accidente con vehículos de TMC involucrados en 2007  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Dirección General de Tráfico

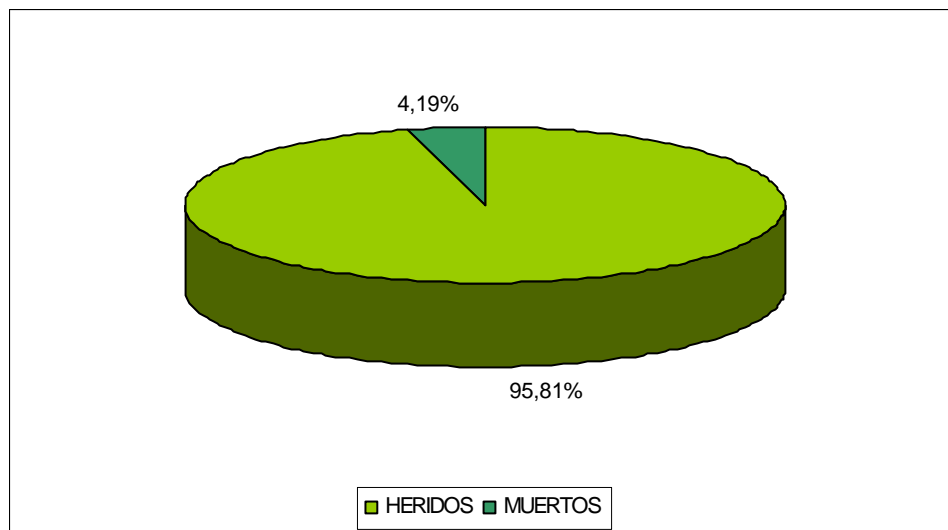


Gráfico 37: Distribución de los conductores-victimias de accidente con vehículos de TMC involucrados en 2007  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la Dirección General de Tráfico

Asimismo, las causas más comunes de los accidentes de tráfico donde se han visto involucrado algún vehículo de Transporte de Mercancías por Carretera han sido la velocidad inadecuada para las condiciones climatológicas existentes y conducción distraída y desatenta. A este respecto, el Instituto de Investigación en Seguridad y Factor Humano (ESM), junto con



**ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS  
PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS POR CARRETERA**



la Asociación para el desarrollo del Transporte (ADT) y la Fundación MAPFRE han profundizado sobre este tema, llegando a las siguientes conclusiones:

1. El cansancio es una de las causas principales de distracción para que aparezca un error.
2. La alteración de los ciclos de sueño es el segundo factor más recurrente en los accidentes de tráfico en los que se encuentra involucrado un vehículo de TMC.
3. En carretera, son la climatología y el deslumbramiento de la luz del día los factores que más inciden en la aparición de distracción.

## **7. FUENTES EMPLEADAS.**

### **Instituto Nacional de Estadística**

- Base de datos, INEbase
- Encuesta Anual de Servicios 2000
- Encuesta Anual de Servicios 2001
- Encuesta Anual de Servicios 2002
- Encuesta Anual de Servicios 2003
- Encuesta Anual de Servicios 2004
- Encuesta Anual de Servicios 2005
- Encuesta Anual de Servicios 2006

### **Instituto de Estadística de Andalucía**

- Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA 2007)

### **Dirección General del Transporte por Carretera**

- Observatorio Social del Transporte por Carretera 2006, Noviembre 2007
- Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera, Marzo 2008
- Memoria Anual del Sector Nacional del Transporte por Carretera 2006, Enero 2008
- Plan PETRA.
- Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2006.

### **Consejería de Obras Públicas y Transportes**

- Estadísticas del área de transportes

### **Ministerio de Fomento**

- Información Estadística, Mayo 2008
- Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, actualización Noviembre 2006.
- Real Decreto 1211/1990, Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres

### **Dirección General de Tráfico.**

- Informe Anual de Siniestralidad 2007

## **8. INDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS**

Gráfico 1: Reparto modal del transporte interior de mercancías en Andalucía en el periodo 2002-2005 .....	6
Gráfico 2: Distribución porcentual del transporte interior de mercancías en Andalucía en 2005. 7	
Gráfico 3: Evolución del número de autorizaciones en Andalucía en el periodo 2001-2006 .....	8
Gráfico 4: Evolución del número de autorizaciones según el tipo de servicio en el periodo 2001-2006.....	9
Gráfico 5: Distribución porcentual de las autorizaciones según tipo de servicio en 2008 .....	10
Gráfico 6: Distribución del número de autorizaciones según provincia y servicio en 2008 .....	10
Gráfico 7: Evolución del número de autorizaciones según el tipo de mercancías transportadas en el periodo 2001-2005 .....	11
Gráfico 8: Distribución del número de empresas autorizadas en España por Comunidad Autónoma en 2008 .....	12
Gráfico 9: Distribución de empresas del sector en Andalucía según tipo de servicio en 2008 ..	12
Gráfico 10: Distribución de empresas según tipo de servicio y provincia andaluza en 2008 .....	13
Gráfico 11: Evolución del número de empresas en Andalucía en el periodo 2003-2006.....	14
Gráfico 12: Distribución de empresas en Andalucía según forma jurídica en 2006 .....	14
Gráfico 13: Relación existente entre el número de empresas y autorizaciones de TMC en Andalucía en 2006 .....	15
Gráfico 14: Evolución de vehículos de TMC en Andalucía en el periodo 2003-2006.....	16
Gráfico 15: Evolución de vehículos de TMC en España en el periodo 2003-2006 .....	17
Gráfico 16: Evolución de vehículos de TMC según tipo de servicio en Andalucía en el periodo 2003-2006 .....	18
Gráfico 17: Evolución de vehículos de TMC según tipo de servicio en España en el periodo 2003-2006 .....	18
Gráfico 18: Distribución de vehículos de TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2003 ...	19
Gráfico 19: Distribución de vehículos de TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2006 ...	19
Gráfico 20: Evolución de la Capacidad de Carga en TMC según tipo de servicio en Andalucía en el periodo 2003-2006 .....	20
Gráfico 21: Distribución de la Capacidad de Carga en TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2003.....	20

Gráfico 22: Distribución de la Capacidad de Carga en TMC según tipo de servicio en Andalucía en 2006.....	21
Gráfico 23: Distribución de las operaciones de transporte realizadas en Andalucía en 2006 ...	22
Gráfico 24: Distribución de las operaciones de transporte según clase de mercancía transportada en Andalucía en 2006 .....	23
Gráfico 25: Distribución de las operaciones de transporte según clase de mercancía transportada en Andalucía en 2006 .....	23
Gráfico 26: Distribución las toneladas transportadas según clase de mercancía en Andalucía en 2006.....	24
Gráfico 27: Distribución las miles de toneladas transportadas según clase de mercancía en Andalucía en 2006 .....	24
Gráfico 28: Evolución del empleo en el sector de TMC en España en el periodo 2000-2006 ...	25
Gráfico 29: Evolución de la demanda y oferta de trabajo en el sector de TMC en España en el periodo 2003-2006 .....	26
Gráfico 30: Evolución de la demanda y oferta de trabajo en el sector de TMC en Andalucía en 2006.....	27
Gráfico 31: Evolución de los puestos ofertados y cubiertos en el sector de TMC en Andalucía en 2006.....	27
Gráfico 32: Evolución del tipo de contratación en el sector de TMC en España en el periodo 2003-2006 .....	28
Gráfico 33: Distribución del tipo de contratos en el sector de TMC en España en 2006 .....	28
Gráfico 34: Distribución de los contratos temporales en el sector de TMC según duración en meses en 2006 .....	29
Gráfico 35: Evolución de la siniestralidad en el TMC en España en el periodo 2000-2007 .....	31
Gráfico 36: Distribución de las víctimas de accidente con vehículos de TMC involucrados en 2007.....	32
Gráfico 37: Distribución de los conductores-victimas de accidente con vehículos de TMC involucrados en 2007 .....	32

# ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

## ANALISIS NORMATIVO

EJECUTADO POR:



FINANCIADO POR:





**ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS  
PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS POR CARRETERA**



1. Introducción.....	3
2. Evolución Normativa en la Prevención de Riesgos Laborales. ....	4
3. Tendencias de la Prevencion de Riesgos Laborales en la Union Europea.....	9
4. Tendencias de la Prevencion de Riesgos Laborales en España: La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012.....	12
5. Tendencias de la Prevencion de Riesgos Laborales en Andalucía: Plan General para la Prevencion de Riesgos Laborales en Andalucía 2003-2008 .....	20
6. La Seguridad y salud en el transporte de mercancías por carretera. ....	30
6.1 Aproximación a los aspectos relativos a la Seguridad y salud de los trabajadores/as del transporte de mercancías por carretera.....	30
6.2 La Prevención de Riesgos Laborales en la planificación estratégica del sector.....	33
7. Fuentes empleadas.....	38





**ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS  
PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS POR CARRETERA**

---



**1. INTRODUCCIÓN.**

## **2. EVOLUCIÓN NORMATIVA EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.**

A continuación se exponen las principales normativas que afectan, directa o indirectamente, a la Prevención de Riesgos Laborales en el Sector de Transporte de Mercancías por Carretera.

### ***1978 Constitución Española***

La Constitución, como norma primera del ordenamiento jurídico español ya establece en su artículo 35 el derecho de todos los ciudadanos al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio, a la promoción a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades y las de su familia, sin que en ningún caso pueda hacerse discriminación por razón de sexo. Así mismo en su artículo 40.2 establece que los poderes públicos velarán por la seguridad e higiene en el trabajo y garantizarán el descanso necesario, mediante la limitación de la jornada laboral, las vacaciones periódicas retribuidas y la promoción de centros adecuados.

### ***1983 Convenio 155 OIT***

Este convenio tiene por objeto que los estados miembro de la OIT puedan formular, poner en práctica y reexaminar periódicamente una política nacional coherente en materia de seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo. Así mismo esta política tiene por objeto prevenir los accidentes y los daños para la salud que sean consecuencia del trabajo, guarden relación con la actividad laboral o sobrevengan durante el trabajo, reduciendo al mínimo, en la medida en que sea razonable y factible, las causas de los riesgos inherentes al medio ambiente de trabajo.

### ***1989 Directiva Comunitaria 89/391/CE***

Dicha directiva marca un principio legislativo en la CE que consideró que en cada estado miembro ya se estaba regulando la seguridad y salud en el trabajo, con lo cual establece esta directiva marco que tiene como objeto desde su artículo 1, la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo. En ella se incluyen principios generales relativos a la prevención de los riesgos profesionales y la protección de la seguridad y de la salud, la eliminación de los factores de riesgo y accidente, la información, la consulta, la participación equilibrada de conformidad con las legislaciones y/o los usos nacionales, la formación de los trabajadores y de sus representantes, así como las líneas generales para la aplicación de dichos principios. Su aplicación será a todos los sectores de actividades, públicas o privadas (actividades industriales, agrícolas, comerciales, administrativas, de servicios, educativas, culturales, de ocio, etc.)



Dicha directiva en su artículo 4 indica que serán los estados miembros los que deberán crear las disposiciones necesarias para llevar a cabo su cumplimiento.

Artículo 4.-

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para garantizar que los empresarios, los trabajadores y los representantes de los trabajadores estén sujetos a las disposiciones jurídicas necesarias para la aplicación de la presente Directiva.
2. Los Estados miembros garantizarán, en particular, un control y una vigilancia adecuados.

#### **1995 Ley 31/1995 de 8 de Noviembre de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL)**

Una vez que entró en vigor la Norma Europea, España no la hizo aplicable como tal en su ordenamiento hasta el año 1995 en el que se promulgó la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Dicha norma tiene por objeto la determinación del cuerpo básico de garantías y responsabilidades precisas, para establecer un adecuado nivel de protección de la salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados de las condiciones de trabajo.

Asimismo, entre sus objetivos también se encuentra promover la Seguridad y la Salud de los trabajadores mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo.

A tales efectos, esta Ley establece los principios generales relativos a la prevención de los riesgos profesionales para la protección de la seguridad y de la salud, la eliminación o disminución de los riesgos derivados del trabajo, la información, la consulta, la participación equilibrada y la formación de los trabajadores en materia preventiva, en los términos señalados en la presente disposición.

Para el cumplimiento de dichos fines, la presente Ley regula las actuaciones a desarrollar por las Administraciones Públicas, así como por los empresarios, los trabajadores y sus respectivas organizaciones representativas.

A partir de que entra en vigor la LPRL el Estado Español empieza a configurar su marco normativo incorporando normas que garanticen el cumplimiento de dichas normas marco. Para ello, el año 1997 es un año especialmente relevante en este tema y se aprobaron un buen número de RD que desarrollan aspectos concretos de la LPRL. Partiendo de la aprobación del RD 39/97 en el que se aprueba cómo se deberá implantar en las empresas la LPRL, se aprobaron más normas al respecto.



***1997 Reglamento de los Servicios de Prevención (Real Decreto 39/1997)***

Esta norma es fruto de lo que establece la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. El Gobierno procede a la regulación, a través de la correspondiente norma reglamentaria, de los procedimientos de evaluación de los riesgos para la salud de los trabajadores y de las modalidades de organización, funcionamiento y control de los servicios de prevención, así como de las capacidades y aptitudes que han de reunir dichos servicios y los trabajadores designados para desarrollar la actividad preventiva.

***1997 Disposiciones Mínimas en Materia de Señalización de Seguridad y Salud en el Trabajo. (Real Decreto 485/1997)***

Esta norma establece las características que debe de cumplir la señalización de seguridad, estableciendo esta como aquella que, referida a un objeto, actividad o situación determinadas, proporcione una indicación o una obligación relativa a la seguridad o la salud en el trabajo mediante una señal en forma de panel, un color, una señal luminosa o acústica, una comunicación verbal o una señal gestual. Asimismo, esta norma no es de aplicación a la señalización de seguridad vial.

***1997 Disposiciones Mínimas de Seguridad y Salud en los Lugares de Trabajo. (Real Decreto 486/1997)***

El objeto de esta norma es establecer las condiciones mínimas que debe haber en aquellos lugares donde se desarrollen los trabajos. Establece igualmente que se entiende por lugar de trabajo, indicando aquello que **no** es un lugar de trabajo (Los medios de transporte utilizados fuera de la empresa o centro de trabajo, así como a los lugares de trabajo situados dentro de los medios de transporte; las obras de construcción temporales o móviles; las industrias de extracción; los buques de pesca, los campos de cultivo, bosques y otros terrenos que formen parte de una empresa o centro de trabajo agrícola o forestal pero que estén situados fuera de la zona edificada de los mismos). Para la mayoría de estos supuestos los poderes públicos han creado también una norma específica.

***1997 Disposiciones Mínimas de Seguridad y Salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe Riesgo. (Real Decreto 487/1997)***

El objeto de esta norma es determinar el cuerpo básico de garantías y responsabilidades preciso para establecer un adecuado nivel de protección de la salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados de las condiciones de trabajo, en el marco de una política coherente, coordinada y eficaz. Esta norma establece como manipulación manual de cargas cualquier operación de transporte o sujeción de una carga por parte de uno o varios trabajadores, como el levantamiento, la colocación, el empuje, la tracción o el desplazamiento, que por sus características o condiciones ergonómicas inadecuadas entrañe riesgos, en particular dorso lumbar, para los trabajadores.



***1997 Disposiciones Mínimas de Seguridad y Salud para la utilización para los trabajadores de los equipos de trabajo (Real Decreto 1215/1997)***

Esta norma tiene por objeto garantizar la seguridad del trabajador estableciendo aquellas medidas de seguridad que deben cumplir cualquier equipo de trabajo, es decir, cualquier máquina, aparato, instrumento o instalación utilizado en el trabajo. Con ello se garantiza que su uso no pueda conllevar un riesgo añadido al desempeño de sus tareas habituales. Con esto no sólo se establecen las medidas de seguridad en el lugar de trabajo, si no también para los equipos que se utilicen en cualquier fase del proceso.

***1998 Modificación del Reglamento de los Servicios de Prevención (Real Decreto 780/1998)***

Este Real Decreto modificó la convalidación de funciones y certificación de formación equivalente

***1999 Orden 27 de Julio***

Esta Orden determinó las condiciones que deben reunir los extintores de incendios instalados en vehículos de transporte de personas o de mercancías, estableciéndose de esta manera la homologación de los citados extintores, así como las características técnicas y número de extintores que deben ser requeridos a los vehículos para cumplir con el Código de Circulación. Establece igualmente que dichos equipos de extinción serán de tipo portátil y manual, siendo su carga de polvo seco.

***2001 Ley 5/2001 por la que se regulan las áreas de Transporte de Mercancías en Andalucía.***

Esta Ley tiene como finalidad estructurar, en el marco de la planificación territorial y de la planificación directora en materia de infraestructuras de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las áreas de transporte de mercancías en una red andaluza, bien articulada con la red nacional e internacional de infraestructuras de transporte y de plataformas logísticas nodales, a fin de mejorar la eficiencia del sistema de transporte andaluz e impulsar el equilibrado desarrollo regional, a partir del establecimiento de puntos preferentes de servicios y de intercambios intra y suprarregionales.

***2006 Real Decreto 551/2006***

Por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Esta norma sustituye al RD 2115/1998 sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera, estableciéndose las características que debe conllevar el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ya que supone unos riesgos especiales para la seguridad y salud de aquellos trabajadores que realicen el transporte. Esta norma es



**ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS  
PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS POR CARRETERA**



especialmente importante al establecer en qué condiciones se debe realizar dicho transporte y los conocimientos que debe tener el transportista de dicha mercancía.

***2007 Real Decreto 640/2007***

Por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera. En esta norma se establecen excepciones a aquellos vehículos y medios de transporte a los que no les es obligatorio que dispongan de tacógrafos que controlen los tiempos de trabajo.

***2007 Real Decreto 902/2007***

Por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. En esta normativa se establecen los tiempos de conducción de los trabajadores que realizan transportes por carretera, los límites diarios, semanales y mensuales así como lo que se considera tiempo de trabajo efectivo o tiempo de presencia.

### **3. TENDENCIAS DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA UNIÓN EUROPEA.**

En el ámbito de la Unión Europea los aspectos relacionados con la Seguridad y Salud laboral, como en otros tantos aspectos, recibieron un impulso a raíz del Consejo Europeo en el que se perfiló la conocida Estrategia de Lisboa de 2002.

En el marco de esta estrategia, los Estados miembros han reconocido que la garantía de calidad y de productividad en el trabajo puede contribuir en gran medida a promover el crecimiento económico y el empleo. La falta de una protección eficaz de la salud y la seguridad en el trabajo puede desembocar en un absentismo por accidentes laborales y por enfermedades profesionales, así como en una invalidez permanente de origen profesional, lo cual encierra una dimensión humana importante y además tiene un gran impacto negativo sobre la economía. El enorme coste económico de los problemas de salud y seguridad en el trabajo obstaculiza el crecimiento económico y afecta a la competitividad de las empresas en la UE. Además, una parte importante de ese coste es sufragado por los sistemas de seguridad social y las finanzas públicas.

En febrero de 2007 la Comisión Europea emitió una comunicación al Parlamento bajo el título Mejorar la Calidad y la Productividad en el Trabajo: Estrategia Comunitaria de Salud y Seguridad en el Trabajo (2007-2012) [COM (2007) 62 final], en el que se propone la Estrategia para promover la Salud y la Seguridad en el Trabajo en la Unión Europea de 2007 a 2012.

El principal objetivo de la estrategia comunitaria para el período 2007-2012 sigue siendo una reducción continua, duradera y homogénea de los accidentes laborales y de las enfermedades profesionales. La Comisión considera que el objetivo global durante ese período debería ser reducir en un 25 %, para 100 000 trabajadores, la incidencia de los accidentes de trabajo en la UE-27.

Para alcanzar este reto se han definido los siguientes objetivos principales:

- Garantizar la correcta aplicación de la legislación de la UE.
- Apoyar a las PYME en la aplicación de la legislación vigente.
- Adaptar el marco jurídico a la evolución del mundo del trabajo y simplificarlo, teniendo muy presentes a las PYME.
- Fomentar el desarrollo y la puesta en práctica de las estrategias nacionales.
- Fomentar los cambios de comportamiento entre los trabajadores y animar a los empresarios a que adopten enfoques que favorezcan a la salud.
- Elaborar métodos para la identificación y evaluación de nuevos riesgos potenciales
- Mejorar el seguimiento de los progresos alcanzados.



- Promover la salud y la seguridad a escala internacional

El documento continua desarrollando las diferentes medidas con las que se pretenda alcanzar estos objetivos. Para los objetivos de este estudio de FATRAS se considera de especial interés el apartado sexto en el que se hace referencia a la necesidad de promover los cambios de comportamiento. *Una estrategia dirigida a promover una cultura de prevención debe estar dirigida a todos los componentes de la sociedad y no limitarse al lugar de trabajo y a la población activa. Debe contribuir a crear una cultura general que conceda la máxima importancia a la prevención sanitaria y a la prevención de riesgos.*

### **La integración de la salud y la seguridad en los programas de educación y formación**

La experiencia adquirida a escala nacional, regional y local con motivo de la aplicación de la estrategia 2002-2006 pone de manifiesto la importancia de desarrollar una Cultura de Prevención de Riesgos en los programas de formación a todos los niveles del ciclo educativo y en todos los ámbitos, incluidas la formación profesional y la universidad. La enseñanza primaria desempeña un papel fundamental, ya que los reflejos esenciales de prevención se adquieren en la infancia.

También debe prestarse especial atención a la formación de los jóvenes empresarios en materia de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo, así como a la formación de los trabajadores en lo que respecta a los riesgos en la empresa y a los medios de prevenirlos y de luchar contra ellos. Esto es particularmente importante para las PYME y los trabajadores migrantes.

En este contexto, el Fondo Social Europeo desempeña un papel fundamental al apoyar las iniciativas de los Estados miembros para el desarrollo de una cultura de prevención en materia de salud y seguridad en el trabajo.

### **Lugares de trabajo más sanos y seguros: incrementar el capital salud y fomentar la sensibilización dentro de la empresa.**

Las empresas que invierten en la protección de la salud de sus trabajadores a través de las políticas de prevención activas obtienen resultados que pueden medirse: reducción de los costes debidos al absentismo, disminución de la rotación del personal, mayor satisfacción de los clientes, incremento de la motivación, mejora de la calidad y mejor imagen de la empresa.

Esos efectos positivos pueden reforzarse animando a los trabajadores, en un entorno de trabajo sano, a adoptar hábitos de vida que mejoren su estado de salud general.

Para que se produzca un cambio de los comportamientos en lo que respecta a los problemas de salud y seguridad en el trabajo es necesario, entre otras cosas, sensibilizar a las partes interesadas dentro de las empresas y aplicar en ellas, de forma efectiva y completa, normas en materia de información, formación y participación de los trabajadores a través de las cuales





**ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS  
CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS  
PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS POR CARRETERA**



puedan obtener los conocimientos profesionales adecuados, desarrollar reflejos preventivos y llevar a cabo sus tareas de forma segura.

Por otra parte, la sensibilización —en particular de las PYME— puede incrementarse a través de incentivos económicos directos e indirectos para la prevención. Esos incentivos podrían incluir una posible reducción de las cotizaciones sociales o de primas de seguro en función de las inversiones que se realicen en la mejora del lugar de trabajo y/o la reducción de accidentes, ayudas económicas para poner en práctica sistemas de gestión de la salud y la seguridad, o introducción en los procedimientos de contratación pública de requisitos en materia de salud y seguridad aplicables a su ejecución.

#### 4. TENDENCIAS DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN ESPAÑA: LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO 2007-2012.

Al amparo de los poderes públicos de velar por la seguridad e higiene en el trabajo incluidos en el artículo 40.2 de la Constitución, el Estado en coordinación con las Comunidades Autónomas, los agentes sociales: sindicatos y organizaciones empresariales, así como otras entidades especializadas en la prevención de riesgos laborales culminaron la redacción de un documento cuyo origen se remonta al año 2005, en el que Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales presentó el Plan de Actuación para la mejora de la seguridad y salud en el trabajo y la reducción de los accidentes laborales.

La Estrategia constituye *el instrumento para establecer el marco general de las políticas de prevención de riesgos laborales a corto y, sobre todo, medio y largo plazo, pues abarca el periodo 2007-2012*. Es un documento de consenso que contiene las opiniones y sugerencias de todas las partes implicadas que **pretende dotar de coherencia y racionalidad las actuaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo**.

En el propio documento se reconoce que la necesidad de elaborar la Estrategia responde a tres exigencias:

- Exigencia social, ya que los niveles de siniestralidad laboral en España se sitúan por encima de los índices de la Unión Europea.
- Exigencia de política interna, ya que después de 11 años de vigencia de la Ley 31/1995, es necesario un enfoque renovado que potencie los aciertos y corrija los errores.
- Finalmente, se requiere homogeneizar las diferentes iniciativas que desde los diferentes estamentos públicos: Administración General del Estado y Comunidades Autónomas, transponen las iniciativas de la Estrategia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo.

En base a lo anterior, y como inicio de una nueva etapa en la que ya se ha establecido y consolidado el marco normativo básico, la Estrategia se marca dos objetivos generales:

- Reducir de manera constante y significativa la siniestralidad laboral para acercarnos a los valores medios de la Unión Europea.
- Mejorar de forma continua y progresiva los niveles de seguridad y salud en el trabajo.

En definitiva, lo que se persigue con esta Estrategia es *movilizar a la Sociedad española (...) para consolidar una cultura de la prevención de riesgos laborales*. Así como, *transformar los valores, las actitudes y los comportamientos de todos los sujetos implicados en la prevención de riesgos laborales (el Gobierno, las Comunidades Autónomas, las Organizaciones*



## ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA



*Empresariales, los Sindicatos, las empresas, trabajadores y entidades dedicadas a la prevención).*

Como todo objetivo estratégico su redacción es clara y sencilla, ya esto que esto permite la elaboración de actuaciones e iniciativas bien definidas que desarrollan en la práctica la finalidad de los planes estratégicos.

Efectivamente, siguiendo la metodología de la planificación estratégica, los objetivos generales se diluyen en otros objetivos operativos los cuales se llevan a la práctica a través de líneas de actuación. Precisamente por este carácter de practicidad, los objetivos operativos se agrupan en dos grupos:

- A. La primera parte recoge los **objetivos marcados para la mejora de los sistemas de prevención en las empresas**. Esta parte tiene como destinatarios fundamentales a empresarios y trabajadores y a sus organizaciones representativas, pero también al sector de la prevención en general (servicios de prevención, entidades auditoras, entidades formativas).
- B. La segunda parte recoge las áreas de actuación desarrolladas por los poderes públicos: se trata, pues, de **establecer objetivos para las políticas públicas** que inciden en la prevención de riesgos laborales, de coordinar esas políticas y de reforzar las instituciones públicas dedicadas a la prevención de riesgos laborales. Este segundo bloque tiene como destinatarios a las instituciones que desarrollan políticas relacionadas con la seguridad y salud en el trabajo: las Administraciones Públicas.



**Estrategia Española de Seguridad y Salud en el trabajo 2007-2012**

**Objetivos Generales**

**Reducir de manera constante y significativa la siniestralidad laboral para acercarnos a los valores medios de la Unión Europea**

**Mejorar de forma continua y progresiva los niveles de seguridad y salud en el trabajo**

**Objetivos Operativos**

<b>A</b> OBJETIVOS RELATIVOS A LA MEJORA DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA EMPRESA	<b>B</b> OBJETIVOS RELATIVOS A LAS POLÍTICAS PÚBLICAS QUE INCIDEN EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
<p><b>A.1:</b> lograr un mejor y más eficaz cumplimiento de la normativa, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas</p>	<p><b>B. 4:</b> desarrollar y consolidar la cultura de la prevención en la sociedad española</p>
<p><b>A. 2:</b> mejorar la eficacia y la calidad del sistema de prevención, poniendo un especial énfasis en las entidades especializadas en prevención</p>	<p><b>B. 5:</b> perfeccionar los sistemas de información e investigación en materia de seguridad y salud en el trabajo.</p>
<p><b>A.3:</b> fortalecer el papel de los interlocutores sociales y la implicación de los empresarios y de los trabajadores en la mejora de la seguridad y salud en el trabajo</p>	<p><b>B. 6:</b> potenciar la formación en materia de prevención de riesgos laborales.</p> <p><b>B. 7:</b> reforzar las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales</p>
	<p><b>B. 8:</b> mejorar la participación institucional y la coordinación de las administraciones públicas en las políticas de prevención de riesgos laborales.</p>

Como ya se ha expuesto anteriormente, cada uno de estos objetivos operativos encierran diferentes líneas de actuación que se concretan en torno a aspectos más específicos.

**A OBJETIVOS RELATIVOS A LA MEJORA DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA EMPRESA**

**Objetivo Operativo** A.1: lograr un mejor y más eficaz cumplimiento de la normativa, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas

**Líneas de actuación**

A.1.1. Favorecer el cumplimiento de la normativa de PRL a las pymes y microempresas

A.1.2. Desarrollo reglamentario de la Ley de Subcontratación en el sector de la construcción

A.1.3. Estudiar la posibilidad de establecer sistemas de reducción de cotizaciones a la Seguridad Social en función del índice de siniestralidad.

A.1.4. Establecimiento por parte de las Comunidades Autónomas de programas específicos de control y vigilancia del cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales.

A.1.5. La Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo desarrollará planes y programas de identificación y seguimiento de los sectores económicos en los que se recurra habitualmente a la contratación y subcontratación de obras y de servicios, que permitan a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la realización de campañas de vigilancia del cumplimiento de la normativa

A.1.6. Se adoptarán las medidas necesarias (normativas, de promoción, asesoramiento, formación y control) para garantizar la efectividad del **derecho de los trabajadores autónomos a una protección adecuada de su seguridad y salud en el trabajo**

A.1.7. Se pondrá en marcha un **Plan Renove de equipos de trabajo obsoletos** en aquellos sectores en los que los datos sobre siniestralidad u otros datos objetivos pongan de manifiesto la conveniencia de modernizar la maquinaria

A.1.8. **adaptación permanente del modelo de prevención** a los cambios que se produzcan en el mercado de trabajo y a la realidad de sectores y colectivos de especial riesgo (temporales, inmigrantes, subcontratas, agricultura, pesca, etc.), no necesaria ni exclusivamente a través de modificaciones normativas.

**Objetivo Operativo** A. 2: mejorar la eficacia y la calidad del sistema de prevención, poniendo un especial énfasis en las entidades especializadas en prevención

**Líneas de actuación**

A.2.1. Todas las políticas y la propia normativa de prevención de riesgos laborales potenciarán la disposición de recursos preventivos propios.

A.2.2. Deben ponerse en marcha igualmente acciones que favorezcan la **eficacia y calidad de los servicios de prevención mancomunados**

A.2.3. La Administración General del Estado y las Administraciones de las Comunidades Autónomas establecerán unos **criterios de calidad y eficacia exigibles a los servicios de prevención ajenos**, basados en "ratios" de medios humanos y materiales e instalaciones de los que deben disponer en función del número de trabajadores, el tiempo de respuesta para los servicios requeridos, los criterios de calidad del servicio y la peligrosidad de las actividades de las empresas con las que tuvieran suscritos conciertos

A.2.4. Se seguirá un esquema similar al apuntado en el apartado anterior para favorecer la **calidad y la eficacia de las entidades formativas y las auditoras**, mediante el establecimiento también de criterios para su acreditación o desacreditación y, en el caso de las entidades formativas, de criterios sobre la calidad de las acciones formativas.

A.2.5. **Las Comunidades Autónomas**, de acuerdo con sus respectivos planes de acción contra la siniestralidad, **podrán suscribir convenios de colaboración con las organizaciones representativas de los servicios de prevención ajenos** de manera que éstos contribuyan a la consecución de los objetivos establecidos en los planes autonómicos

A.2.6. La **Vigilancia de la Salud** y, en particular, la especialidad de Medicina del Trabajo deben recibir una atención reforzada

<b>Objetivo Operativo</b>	<b>A.3:</b> Fortalecer el papel de los interlocutores sociales y la implicación de los empresarios y de los trabajadores en la mejora de la seguridad y salud en el trabajo
<b>Líneas de actuación</b>	<p>A.3.1. En cada ámbito sectorial estatal, por medio de la negociación colectiva se negociará el establecimiento de un órgano u órganos específicos sectoriales para la promoción de la salud y seguridad en el trabajo de carácter paritario que desarrollarán programas con el objetivo de divulgar e informar de los riesgos profesionales existentes en el sector, así como sobre los derechos y las obligaciones preventivas del empresario y de los trabajadores, y la promoción de actuaciones preventivas</p> <p>A.3.2. Con carácter subsidiario respecto a lo establecido en el apartado anterior se promoverán en el ámbito territorial Acuerdos análogos entre las Organizaciones Empresariales y Sindicales y las Comunidades Autónomas, cuyos contenidos serán acordes con los criterios y principios de paridad y confidencialidad expresados para el ámbito sectorial estatal</p> <p>A.3.3. Se promoverá la implicación de los representantes de los trabajadores en la organización y desarrollo de la prevención de los riesgos laborales en la empresa</p> <p>A.3.4. Cuando la modalidad de organización preventiva de la empresa y la elección del servicio de prevención ajeno fueran acordadas en el Comité de seguridad y salud:          -Las empresas serán tenidas en cuenta en los programas de incentivación económica a que se refiere el artículo 5.3 LPRL.          - La Inspección de Trabajo y Seguridad Social podrá incluir a estas empresas, con entre 50 y 500 trabajadores (250 si se trata de empresas que desarrollan actividades del Anexo I del Reglamento de los Servicios de Prevención), en los eventuales programas que puedan seguir al proyecto PREVEA          - Se ampliará el plazo legal de realización de la auditoria en las empresas que tengan esa obligación legal.</p> <p>A.3.5. En el marco de la negociación colectiva se promoverá la implicación de los trabajadores en el cumplimiento responsable de sus obligaciones preventivas</p> <p>A.3.6. La AGE y las CCAA se comprometen a a promover que en las grandes obras públicas se constituyan comisiones tripartitas Administración-empresas-representantes de los trabajadores que favorezcan una mejor aplicación de las medidas de protección y prevención que hayan de ser adoptadas</p> <p>A.3.7. Para reforzar la seguridad jurídica y favorecer una mayor implicación de los empresarios en el cumplimiento de sus obligaciones preventivas, se analizarán, los problemas derivados de la concurrencia en relación con la prevención de riesgos laborales de los cuatro órdenes jurisdiccionales: civil, penal, contencioso-administrativo y social.</p>

**B OBJETIVOS RELATIVOS A LAS POLITICAS PÚBLICAS QUE INCIDEN EN LA PREVENCION DE RIESGOS LABORALES**

**Objetivo Operativo** B. 4: desarrollar y consolidar la cultura de la prevención en la sociedad española

**Líneas de actuación**

B.4.1. La política de prevención de riesgos laborales tiene un carácter transversal y, en consecuencia, debe penetrar, estar integrada y orientar las restantes políticas.

B.4.2. La política educativa debe desempeñar un papel muy activo en la concienciación y sensibilización de la sociedad en la prevención de riesgos laborales

B.4.3. El desarrollo de una cultura preventiva en la sociedad y en las empresas requiere una acción constante de su promoción en el marco de las políticas públicas. Por ello, la Administración General del Estado y la de las Comunidades Autónomas deben contemplar de manera permanente en sus planes anuales de actuación, el desarrollo de campañas de concienciación y sensibilización para la reducción de la siniestralidad laboral y la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo

B.4.4. Se promoverá la implicación de los medios de información y comunicación audiovisuales en la consolidación y desarrollo de la cultura de la prevención.

B.4.5. Se potenciará la máxima difusión de los actos públicos en materia de prevención de riesgos laborales y la participación tripartita al máximo nivel en cada ámbito. Las Administraciones Públicas deben desarrollar de manera permanente acciones de promoción de la prevención de riesgos laborales. Para ello, se revalorizará la celebración del Día Mundial de la Seguridad y Salud en el Trabajo (28 de abril), se dará una difusión más amplia a los actos organizados con motivo de la Semana Europea de la Seguridad y Salud en el Trabajo y se revitalizarán los Premios de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales y las iniciativas similares que existen en las Comunidades Autónomas.

**Objetivo Operativo** B. 5: perfeccionar los sistemas de información e investigación en materia de seguridad y salud en el trabajo.

**Líneas de actuación**

B.5.1. Los sistemas de información en materia de prevención de riesgos laborales deben concebirse no solo para facilitar la gestión pública o privada de los datos obtenidos, sino también para obtener la información necesaria para definir, adoptar y evaluar las políticas públicas de prevención de riesgos laborales

B.5.2. Con el objetivo de garantizar la información y sensibilizar a la sociedad ante los daños derivados de los riesgos laborales y coadyugar al desarrollo de la cultura de la prevención, los datos sobre siniestralidad y enfermedades profesionales se presentarán públicamente con periodicidad trimestral, comparándolos con periodos idénticos del año anterior.

B.5.3. Las nuevas actividades de investigación, desarrollo e innovación (I+D+) en materia de prevención de riesgos laborales se orientarán hacia el análisis, la detección y la eliminación de las causas de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales, teniendo en cuenta que la existencia de causas múltiples aconseja poder aislar o definir las más determinantes, así como hacia el conocimiento de riesgos laborales nuevos y emergentes, su anticipación y su prevención



<b>Objetivo Operativo</b>	<b>B. 6:</b> potenciar la formación en materia de prevención de riesgos laborales.
<b>Líneas de actuación</b>	<p><b>B.6.1.</b> En materia de actuaciones educativas y de sensibilización en el ámbito de la enseñanza obligatoria se elaborarán medidas concretas para potenciar la incorporación de esta materia en los programas oficiales ya desde la Educación Infantil, así como la elaboración de guías para el profesor y formación teórica y práctica de docentes.</p> <p><b>B.6.2.</b> En materia de formación profesional reglada:          - Se profundizará en la transversalidad de la prevención de riesgos laborales en la totalidad de los títulos de Formación Profesional reglada, modernizando el tratamiento de los contenidos preventivos y dedicando una atención reforzada a aquellos que no son de rama industrial (administrativos, sanitarios, agroalimentarios...)          - Se mejorará la capacitación del profesorado para impartir los contenidos preventivos de las diferentes titulaciones.</p> <p><b>B.6.3.</b> En materia de formación universitaria:          - Se perfeccionará la integración de los contenidos preventivos en los "currícula" de las titulaciones universitarias más directamente relacionados con la seguridad y salud en el trabajo.          - Se promoverá la formación universitaria de postgrado en materia de PRL en el marco del proceso de Bolonia, como forma exclusiva de capacitar profesionales para el desempeño de funciones de nivel superior.</p> <p><b>B.6.4.</b> En materia de formación para el empleo:          - Se prestará especial atención a la transversalidad de la PRL en el proceso de desarrollo y ejecución del nuevo Sistema de Formación para el Empleo.          -Se articularán ofertas formativas dirigidas a la formación en materia preventiva de los trabajadores, ocupados o desempleados, y a la formación de trabajadores ocupados para el desempeño de funciones de nivel básico, intermedio o superior en prevención de riesgos laborales.          -En la ejecución de estas actuaciones se promoverá especialmente el acceso a la formación en materia de prevención de riesgos laborales de trabajadores con mayores necesidades formativas, como es el caso de los trabajadores de pequeñas y medianas empresas, trabajadores con baja cualificación, jóvenes, inmigrantes y personas con discapacidad.          - Asimismo, se promoverá el acceso a la formación en materia de PRL de trabajadores autónomos</p> <p><b>B.6.5.</b> Se articularán soluciones, con carácter urgente, para atender el déficit de profesionales para el desempeño de funciones de nivel intermedio.</p> <p><b>B.6.6.</b> Se elaborará un Plan Nacional de Formación en Prevención de Riesgos Laborales, que ordenará de manera racional las acciones indicadas en los apartados anteriores.</p>

<b>Objetivo Operativo</b>	<b>B. 7:</b> reforzar las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales
<b>Líneas de actuación</b>	<p><b>B.7.1.</b> Se reformará y reforzará, con carácter urgente y de forma profunda, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Como órgano científico-técnico de la Administración General del Estado, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo debe desempeñar un papel protagonista en el desarrollo de esta Estrategia.</p> <p><b>B.7.2.</b> En relación con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, se adoptarán las siguientes medidas:          -Se incrementará el número de efectivos de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social          -Se intensificará la coordinación y cooperación de las Comunidades Autónomas en la definición de objetivos, criterios y actuaciones, en el seno de las Comisiones Territoriales y de la Comisión de Trabajo de Inspección de Trabajo y Seguridad Social dependiente de la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales, avanzando hacia un modelo de codecisión          - Se garantizará a nivel central y autonómico, la participación de los interlocutores sociales en la definición de objetivos, criterios y actuaciones, así como en la evaluación de los resultados obtenidos.          - La actividad de la Inspección se desarrollará prioritariamente mediante actuaciones y campañas planificadas y programadas, en cuya preparación se tendrán en cuenta las características y situación preventiva de las empresas.          - Se llevará a cabo de forma conjunta un estudio por parte del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y las Comunidades Autónomas, sobre el que será consultada la Comisión Consultiva Tripartita de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, sobre las medidas necesarias, incluyendo reformas normativas, si fuera el caso, para que, sin perjuicio de los derechos reconocidos a los empresarios en el procedimiento administrativo sancionador en el orden social, se facilite una rápida y efectiva recaudación de las sanciones impuestas por infracciones en materia de prevención de riesgos laborales.          - Se culminará el proceso abierto de habilitación de funcionarios técnicos de las Comunidades Autónomas que realizan funciones de vigilancia y control de la normativa de prevención de riesgos laborales.</p> <p><b>B.7.3.</b> A la vista de la eficacia de las acciones de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, se decidirá el marco de actuación que se aplicará a la indicada Fundación y se adoptarán las medidas que resulten necesarias para su implementación en el futuro.</p> <p><b>B.7.4.</b> Una vez segregada la actividad preventiva que las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social venían desarrollando como servicios de prevención ajenos, por la Orden TAS/3623/2006, de 28 de noviembre, fruto del diálogo social, han sido reguladas las actividades preventivas en el ámbito de la Seguridad Social, a tenor de la cual dichas actividades preventivas habrán de incardinarse dentro de la planificación general de las actividades preventivas que se deriven del desarrollo de esta Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, y de los planes y programas preventivos de las distintas Administraciones competentes, articulando los adecuados sistemas de coordinación de acuerdo con la Directiva Marco Europea y la Estrategia Comunitaria en Salud y Seguridad en el Trabajo</p> <p><b>B.7.5.</b> Por la Administración de la Seguridad Social se impulsarán las medidas necesarias para asegurar que la protección dispensada por las mutuas a los trabajadores en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se lleva a cabo con las máximas garantías.</p>





<b>Objetivo Operativo</b>	<b>B. 8:</b> mejorar la participación institucional y la coordinación de las administraciones públicas en las políticas de prevención de riesgos laborales.
<b>Líneas de actuación</b>	<p>B.8.1. Se revalorizará la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo para configurarla como el foro de concertación y diálogo entre el Estado, las Comunidades Autónomas y los interlocutores sociales de las políticas de prevención. Se crearán dos grupos de trabajo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Grupo de Trabajo para la reforma y potenciación de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, como órgano superior del Estado de participación institucional para la coordinación e impulso de las políticas públicas del Estado en esta materia.</li><li>- Grupo de Trabajo sobre formación en materia de prevención de riesgos laborales, como forma de mejorar la coordinación institucional y el diseño de las políticas públicas sobre esta materia. Este Grupo analizará la viabilidad y utilidad de establecer un carné del trabajador que sirva para acreditar la formación en materia preventiva.</li></ul> <p>B.8.2. Se creará la Comisión Técnica-Mixta entre el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y las Administraciones de las Comunidades Autónomas competentes en prevención de riesgos laborales, como órgano colegiado de participación, encuentro, información y consulta mutua que desarrolle y garantice la cooperación y coordinación de las actuaciones y políticas públicas en esta materia, sin perjuicio de las funciones y competencias de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p> <p>B.8.3. Se intensificará la coordinación y cooperación entre las distintas instituciones que intervienen en la investigación de los accidentes de trabajo (servicios de emergencia y seguridad, Inspección de Trabajo y Seguridad Social, órganos técnicos de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia, Fiscalía y órganos jurisdiccionales, etc.), mediante el establecimiento de acuerdos y protocolos comunes, tomando en consideración la experiencia y los resultados obtenidos en diversas Comunidades Autónomas.</p> <p>En particular, se intensificarán los mecanismos de coordinación entre la Fiscalía especializada en seguridad y salud en el trabajo, las Autoridades Laborales de las Comunidades Autónomas y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, a fin de garantizar que las actuaciones en los ámbitos jurisdiccional y administrativo se desarrollen de forma eficaz y ordenada.</p>

## **5. TENDENCIAS DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN ANDALUCÍA: PLAN GENERAL PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN ANDALUCÍA 2003-2008**

En el contexto de la preocupación por la seguridad laboral el Parlamento de Andalucía en su sesión plenaria de 31 de mayo y 1 de junio de 2000, aprobó la creación de un Grupo de Trabajo que analizara la siniestralidad laboral en Andalucía, que concluyó con el Dictamen de la Comisión de Empleo y Desarrollo Tecnológico, en el que se contienen una serie de medidas para intentar paliar los aspectos negativos de la siniestralidad laboral, que consisten en propuestas de actuación en relación con la Administración General del Estado y de la Comunidad Autónoma Andaluza, así como en relación con los Agentes Sociales y Económicos, Universidades Andaluzas, Colegios Profesionales, etc. Entre estas propuestas se incluye la redacción del Plan Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales.

En este Plan se confía la dirección del Plan a la Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico desde la figura del Director General de Trabajo y Seguridad Social, en el ámbito geográfico andaluz, y en los/as Delegados/as Provinciales de la Consejería en el correspondiente nivel geográfico, de acuerdo con las instrucciones emanadas del Centro Directivo citado. Con independencia de esta dirección de carácter general, cada Acción concreta tendrá un responsable de su ejecución.

La coordinación general de la aplicación de éste Plan corresponderá al Consejo Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales, directamente o a través de una comisión específica de coordinación; su misión esencial se centrará en el establecimiento del marco general de colaboración entre todas las Instituciones y Organismos.

La coordinación técnica se llevará a cabo desde la Subdirección de Prevención de Riesgos Laborales, adscrita a la Dirección General de Trabajo y Seguridad Social, que se apoyará para ello en una Comisión Técnica integrada por personal técnico del Área de Prevención de Riesgos Laborales de la Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico (a nivel central y periférico) y por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Andalucía.

Las Acciones previstas, de acuerdo con la metodología planteada, incluyen en su desarrollo una referencia a la institución responsable de la coordinación de las instituciones/entidades intervinientes.

**1 IMPLANTAR UNA CULTURA PREVENTIVA EN LA SOCIEDAD ANDALUZA**

**Objetivo Operacional**

**1.1. Desarrollar campañas de sensibilización dirigidas a la sociedad andaluza.**

**Acciones**

1.1.1. Diseño y puesta en marcha de campañas de sensibilización generales masivas a través de los medios de comunicación social (prensa, radio y TV regionales y locales) así como soportes estáticos (vallas, cabinas, etc.) y dinámicos (autobuses urbanos).

1.1.2. Diseño y puesta en marcha de campañas de sensibilización específicas dirigidas a las familias a través de soportes concretos y con mensajes apropiados.

1.1.3. Creación de exposiciones estables con elementos que permitan visualizar la importancia de la prevención: Centros temáticos de Granada y Córdoba.

1.1.4. Suscripción de un Convenio con RTVA para la difusión de programas sobre temas preventivo - laborales.

1.1.5. Implantación de una línea 900 sobre aspectos jurídico – técnicos relacionados con la prevención.

1.1.6. Creación de una sección de consulta a Expertos en materia preventiva en la página web de la Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico.

1.1.7. Contratación de Aulas móviles de Información / Sensibilización / Formación -"Prevebus"- dirigidas al público en general y a colectivos específicos.

**Objetivo Operacional**

**1.2. Implantar en las enseñanzas primaria, secundaria y bachiller el germen de una cultura preventiva**

**Acciones**

1.2.1. Desarrollo e incorporación a los diferentes currícula módulos educativos con carácter transversal adecuados a los niveles educativos

1.2.2. Desarrollo e impartición de cursos para el profesorado de los diferentes niveles educativos generadores de una conciencia preventiva, así como de formación de formadores en lo que respecta a los módulos transversales previstos.

1.2.3. Diseño de publicaciones apropiadas a los niveles educativos previstos tipo "comics", así como de productos informáticos complementarios.

1.2.4. Elaboración de publicaciones dirigidas al profesorado que le sirvan de soporte para los dos tipos de cursos previstos para este colectivo.

**Objetivo Operacional**

**1.3. Trasladar a las Asociaciones Vecinales y otras Asociaciones similares la importancia de los valores preventivos..**

**Acciones**

1.3.1. Diseño de un folleto informativo de carácter general con una orientación dirigida a la sensibilización y mentalización en la prevención.

1.3.2. Presencia activa de Técnicos de los Centros de Prevención de Riesgos Laborales en las actividades promovidas desde estas Asociaciones.



**2 MEJORAR EL SOPORTE LEGISLATIVO DE LAS ACCIONES PREVENTIVAS**

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>2.1. Analizar las necesidades legislativas en el ámbito de la prevención de riesgos laborales.</b>		
	<table border="1"> <tr> <td style="vertical-align: top;"><b>Acciones</b></td> <td> <p>2.1.1. Constitución de un grupo de trabajo independiente técnico – jurídico que analice la situación normativa existente y emita un Dictamen al respecto sin limitaciones y/o constricciones competenciales o de ámbito temático.</p> <p>2.1.2. Diseño y puesta en marcha de campañas de sensibilización específicas dirigidas a las familias a través de soportes concretos y con mensajes apropiados.</p> </td> </tr> </table>	<b>Acciones</b>	<p>2.1.1. Constitución de un grupo de trabajo independiente técnico – jurídico que analice la situación normativa existente y emita un Dictamen al respecto sin limitaciones y/o constricciones competenciales o de ámbito temático.</p> <p>2.1.2. Diseño y puesta en marcha de campañas de sensibilización específicas dirigidas a las familias a través de soportes concretos y con mensajes apropiados.</p>
<b>Acciones</b>	<p>2.1.1. Constitución de un grupo de trabajo independiente técnico – jurídico que analice la situación normativa existente y emita un Dictamen al respecto sin limitaciones y/o constricciones competenciales o de ámbito temático.</p> <p>2.1.2. Diseño y puesta en marcha de campañas de sensibilización específicas dirigidas a las familias a través de soportes concretos y con mensajes apropiados.</p>		
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>2.2. Proponer (Instar) a la Administración General del Estado nueva legislación o modificación de la actualmente existente.</b>		
	<table border="1"> <tr> <td style="vertical-align: top;"><b>Acciones</b></td> <td> <p>2.2.1. Emisión de informe al Departamento correspondiente de la Administración General del Estado relativos a propuestas normativas que supongan nueva legislación, desarrollo o modificación de la existente.</p> </td> </tr> </table>	<b>Acciones</b>	<p>2.2.1. Emisión de informe al Departamento correspondiente de la Administración General del Estado relativos a propuestas normativas que supongan nueva legislación, desarrollo o modificación de la existente.</p>
<b>Acciones</b>	<p>2.2.1. Emisión de informe al Departamento correspondiente de la Administración General del Estado relativos a propuestas normativas que supongan nueva legislación, desarrollo o modificación de la existente.</p>		
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>2.3. Aprobar normas de desarrollo con repercusión directa o indirecta en la materia en el ámbito de Andalucía</b>		
	<table border="1"> <tr> <td style="vertical-align: top;"><b>Acciones</b></td> <td> <p>2.3.1. Aprobación de la Ley del Instituto Andaluz para la Prevención de Riesgos Laborales y su reglamentación de desarrollo</p> <p>2.3.2. Aprobación de la Ley del Consejo Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.3.3. Aprobación de la Ley de la Fundación Andaluza para la Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.3.4. Aprobación de una Orden cuyo contenido contemple la mejora de la calidad del funcionamiento de los Servicios de Prevención y Personas o Entidades autorizadas para efectuar auditorías o evaluaciones</p> <p>2.3.5. Aprobación de una Orden cuyo contenido contemple la mejora de la calidad de las actividades formativas a tenor de los previsto en el R.D. 39/1997, de 17 de enero, y en la Orden de 27 de junio de 1997 que lo desarrolla.</p> <p>2.3.6. Aprobación de una Orden por la que se cree el Registro Andaluz de Expertos de nivel superior (Anexo VI del R.D. 39/1997, de 17 de enero).</p> <p>2.3.7. Aprobación de una Orden por la que se cree el Registro Andaluz de Coordinadores de Obras de Construcción (R.D. 1627/1997, de 24 de octubre).</p> <p>2.3.8. Creación de un Registro de Clasificación de Empresas Constructoras actuantes en Andalucía que incluya una referencia a su sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales, así como a la evolución de la siniestralidad acaecida en las mismas.</p> <p>2.3.9. Aprobación de una norma legal que contemple un tratamiento desfavorecedor en la contratación pública a empresas incumplidoras de sus obligaciones preventivas así como condicionar las subvenciones a empresas cumplidoras, estableciéndose criterios que permitan la evaluación del nivel de cumplimiento.</p> <p>2.3.10. Desarrollo del art. 16.3 del R.D. 138/2000, de 4 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la ITSS en lo que respecta a la asunción por los Técnicos de los CC.P.R.L. de las facultadas comprobatorias propias de las ITSS en las misiones que se les encomienden, a tenor de la colaboración prevista en el artículo 9 de la LPRL.</p> <p>2.3.11. Aprobación de una Orden por la que se cree el Premio Andaluz, de carácter anual y con diferentes ámbitos, "Andalucía por la Prevención de los Riesgos Laborales".</p> </td> </tr> </table>	<b>Acciones</b>	<p>2.3.1. Aprobación de la Ley del Instituto Andaluz para la Prevención de Riesgos Laborales y su reglamentación de desarrollo</p> <p>2.3.2. Aprobación de la Ley del Consejo Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.3.3. Aprobación de la Ley de la Fundación Andaluza para la Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.3.4. Aprobación de una Orden cuyo contenido contemple la mejora de la calidad del funcionamiento de los Servicios de Prevención y Personas o Entidades autorizadas para efectuar auditorías o evaluaciones</p> <p>2.3.5. Aprobación de una Orden cuyo contenido contemple la mejora de la calidad de las actividades formativas a tenor de los previsto en el R.D. 39/1997, de 17 de enero, y en la Orden de 27 de junio de 1997 que lo desarrolla.</p> <p>2.3.6. Aprobación de una Orden por la que se cree el Registro Andaluz de Expertos de nivel superior (Anexo VI del R.D. 39/1997, de 17 de enero).</p> <p>2.3.7. Aprobación de una Orden por la que se cree el Registro Andaluz de Coordinadores de Obras de Construcción (R.D. 1627/1997, de 24 de octubre).</p> <p>2.3.8. Creación de un Registro de Clasificación de Empresas Constructoras actuantes en Andalucía que incluya una referencia a su sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales, así como a la evolución de la siniestralidad acaecida en las mismas.</p> <p>2.3.9. Aprobación de una norma legal que contemple un tratamiento desfavorecedor en la contratación pública a empresas incumplidoras de sus obligaciones preventivas así como condicionar las subvenciones a empresas cumplidoras, estableciéndose criterios que permitan la evaluación del nivel de cumplimiento.</p> <p>2.3.10. Desarrollo del art. 16.3 del R.D. 138/2000, de 4 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la ITSS en lo que respecta a la asunción por los Técnicos de los CC.P.R.L. de las facultadas comprobatorias propias de las ITSS en las misiones que se les encomienden, a tenor de la colaboración prevista en el artículo 9 de la LPRL.</p> <p>2.3.11. Aprobación de una Orden por la que se cree el Premio Andaluz, de carácter anual y con diferentes ámbitos, "Andalucía por la Prevención de los Riesgos Laborales".</p>
	<b>Acciones</b>	<p>2.3.1. Aprobación de la Ley del Instituto Andaluz para la Prevención de Riesgos Laborales y su reglamentación de desarrollo</p> <p>2.3.2. Aprobación de la Ley del Consejo Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.3.3. Aprobación de la Ley de la Fundación Andaluza para la Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.3.4. Aprobación de una Orden cuyo contenido contemple la mejora de la calidad del funcionamiento de los Servicios de Prevención y Personas o Entidades autorizadas para efectuar auditorías o evaluaciones</p> <p>2.3.5. Aprobación de una Orden cuyo contenido contemple la mejora de la calidad de las actividades formativas a tenor de los previsto en el R.D. 39/1997, de 17 de enero, y en la Orden de 27 de junio de 1997 que lo desarrolla.</p> <p>2.3.6. Aprobación de una Orden por la que se cree el Registro Andaluz de Expertos de nivel superior (Anexo VI del R.D. 39/1997, de 17 de enero).</p> <p>2.3.7. Aprobación de una Orden por la que se cree el Registro Andaluz de Coordinadores de Obras de Construcción (R.D. 1627/1997, de 24 de octubre).</p> <p>2.3.8. Creación de un Registro de Clasificación de Empresas Constructoras actuantes en Andalucía que incluya una referencia a su sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales, así como a la evolución de la siniestralidad acaecida en las mismas.</p> <p>2.3.9. Aprobación de una norma legal que contemple un tratamiento desfavorecedor en la contratación pública a empresas incumplidoras de sus obligaciones preventivas así como condicionar las subvenciones a empresas cumplidoras, estableciéndose criterios que permitan la evaluación del nivel de cumplimiento.</p> <p>2.3.10. Desarrollo del art. 16.3 del R.D. 138/2000, de 4 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la ITSS en lo que respecta a la asunción por los Técnicos de los CC.P.R.L. de las facultadas comprobatorias propias de las ITSS en las misiones que se les encomienden, a tenor de la colaboración prevista en el artículo 9 de la LPRL.</p> <p>2.3.11. Aprobación de una Orden por la que se cree el Premio Andaluz, de carácter anual y con diferentes ámbitos, "Andalucía por la Prevención de los Riesgos Laborales".</p>	

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>2.4. Modificar la normativa andaluza relacionada con la prevención de riesgos laborales con objeto de adaptarla a la nueva situación.</b>
<b>Acciones</b>	<p>2.4.1. Aprobación de un nuevo Decreto que sustituya al Decreto 429/1996, de 3 de septiembre, por el que se crea la Comisión Interdepartamental de la Seguridad y Salud Laboral.</p> <p>2.4.2. Aprobación de un nuevo Decreto que sustituya al Decreto 117/2000, de 11 de abril, por el que se crean los Servicios de Prevención de Riesgos Laborales para el personal al servicio de la Administración de la Junta de Andalucía.</p> <p>2.4.3. Aprobación de un nuevo Decreto que sustituya al Decreto 99/2002, de 5 de marzo, por el que se adapta la Relación de Puestos de Trabajo de la Administración General de la Junta de Andalucía, correspondiente a la Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico, a la creación de los Servicios de Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.4.4. Aprobación de un nuevo Decreto que sustituya al Decreto 244/2000, de 31 de mayo (Estructura orgánica de la Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico), mediante el cual la actual Dirección General de Trabajo y Seguridad Social pase a denominarse Dirección General de Trabajo y de Prevención de Riesgos Laborales.</p> <p>2.4.5. Aprobación de un Decreto a través del cual se exija que la publicidad institucional de la Administración de la Junta de Andalucía incorpore un mensaje (slogan) preventivo. Esta norma podría tener una extensión temporal determinada (dos años prorrogables, por ejemplo).</p>

**3 IMPULSAR EL TRATAMIENTO DE LAS MATERIAS PREVENTIVAS EN LOS DIFERENTES NIVELES EDUCATIVOS Y FORMATIVOS**

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>3.1. Establecer mecanismos de coordinación con las Administraciones implicadas para el desarrollo de actuaciones en los niveles educativos previstos.</b>
<b>Acciones</b>	3.1.1. Suscripción de un Convenio de colaboración con la Consejería de Educación y Ciencia a efectos del tratamiento de la prevención de riesgos laborales en todos los niveles educativos y formativos (Enseñanza Primaria, Enseñanza Secundaria Obligatoria, Formación Profesional Reglada y Universitaria).
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>3.2. Promocionar la impartición de cursos orientados a la obtención del certificado de profesionalidad de prevencionista de riesgos laborales.</b>
<b>Acciones</b>	<p>3.2.1. Elaborar con la Dirección General de Formación Ocupacional un plan para aumentar la oferta de cursos para el acceso a esta formación en todas las provincias andaluzas, así como para regular la calidad de estas actividades formativas</p> <p>3.2.2. Promoción de esta figura prevencionista en las empresas andaluzas, así como entre las personas susceptibles de formarse en esta materia.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>3.3. Garantizar la inclusión y la calidad del tratamiento de la prevención de riesgos laborales en todas las actividades preventivas que se imparten en el ámbito de la formación profesional ocupacional.</b>
<b>Acciones</b>	<p>3.3.1. Inclusión de contenidos mínimos de prevención en todas las actividades preventivas que se desarrollen en F.P.O. adecuadas al ámbito sectorial de la actividad.</p> <p>3.3.2. Inclusión de contenidos de mayor duración sobre prevención de riesgos laborales en aquellas actividades que potencialmente sean de mayor riesgo.</p> <p>3.3.3. Creación de una comisión mixta DGFPD - DGTSS para vigilar la calidad de los contenidos en cuestión.</p>



<b>Objetivo Operacional</b>	<b>3.4. Garantizar la inclusión y la calidad del tratamiento de la prevención de riesgos laborales en todos los títulos de Formación Profesional Reglada</b>
<b>Acciones</b>	<p>3.4.1. Inclusión en todos los títulos de F.P. reglada de contenidos básicos de prevención a través del módulo F.O.L.</p> <p>3.4.2. Desarrollo de módulos de mayor contenido en las actividades que potencialmente supongan mayor riesgo</p> <p>3.4.3. Creación de una comisión mixta CEC - CEDT para vigilar la calidad de los contenidos de los módulos en cuestión.</p> <p>3.4.4. Establecimiento de Programas de Formación continua en materia preventiva para los Profesores de F.P. reglada.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>3.5. Promocionar el título específico de "Técnico Superior de Prevención de Riesgos Laborales"</b>
<b>Acciones</b>	<p>3.5.1. Acuerdo con la Consejería de Educación y Ciencia para aumentar la oferta de ciclos formativos para acceder a esta titulación así como para regular la calidad de los mismos.</p> <p>3.5.2. Promoción de esta figura prevencionista en las empresas andaluzas así como entre los jóvenes potenciales alumnos.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>3.6. Promocionar la integración de contenidos preventivos en los currícula de los títulos universitarios</b>
<b>Acciones</b>	<p>3.6.1. Establecer Convenios con las Universidades Andaluzas, conjuntamente con la Consejería de Educación y Ciencia, para que consideren en sus asignaturas troncales, optativas y de libre configuración asignaturas relacionadas con la prevención de riesgos laborales y que respondan al contenido del Anexo VI del RSP</p> <p>3.6.2. Suscribir un Convenio con la Universidad Internacional de Andalucía para que, con carácter horizontal así como a través de sus distintas sedes, desarrolle actividades preventivas de profundización en los diversos aspectos preventivos.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>3.7. Estudiar la conveniencia de la creación de titulaciones universitarias específicas</b>
<b>Acciones</b>	<p>3.7.1. Constitución de una Comisión CEC-CEDT Universidades andaluzas, incluyendo la Internacional, para analizar las posibles titulaciones (específicas, específicas de 2º ciclo y post-grado) factibles en este dominio científico - técnico.</p> <p>3.7.2. Puesta en práctica de las conclusiones de la Comisión anteriormente reseñada.</p>



**4 PROFUNDIZAR EN LA MEJORA DE LA COORDINACION ADMINISTRATIVA EN LO QUE RESPECTA A LA PRL**

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>4.1. Aumentar la eficacia de los Departamentos de la Administración de la Junta de Andalucía en lo que concierne a la gestión de la prevención de riesgos laborales.</b>
	4.1.1. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Gobernación a efectos del Servicio 112.
	4.1.2. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Economía y Hacienda que permita establecer el procedimiento adecuado para la ejecutividad de las sanciones impuestas por la Autoridad Laboral en materia preventiva, así como el destino de los importes recaudados correspondientes a cada ejercicio presupuestario, a la constitución del fondo necesario para la operatividad de la Fundación Andaluza para la Prevención de Riesgos Laborales prevista.
	4.1.3. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Justicia y Administración Pública para la potenciación de la formación en prevención de riesgos laborales en su oferta formativa anual (I.A.A.P.).
	4.1.4. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Justicia y Administración Pública y el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía para el desarrollo de actividades formativas (cursos, seminarios, etc.) sobre la legislación laboral en materia de prevención de riesgos laborales.
	4.1.5. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Salud que permita una mayor fluidez en la tramitación de los expedientes administrativos concernientes a la acreditación de Servicios de Prevención Ajenos y Entidades Auditoras, así como la profundización en las materias relacionadas con la prevención de riesgos laborales en el desarrollo del actual y futuros planes de salud.
	4.1.6. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Salud y EPES a efectos de la colaboración del servicio 061
	4.1.7. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Educación y Ciencia que dé cobertura a la inclusión de temas relacionados con la prevención de riesgos laborales y la salud laboral en el Plan Andaluz de Investigación.
	4.1.8. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de la Presidencia en lo concerniente al Instituto Andaluz de la Mujer para desarrollar programas que contemplen la igualdad de género en los programas preventivos.
	4.1.9. Suscripción de un Convenio con la Federación Andaluza de Municipios y Provincias con objeto de la aplicación del R.D. 1627/97 en todo el contenido que le afecta, así como para el desarrollo de programas preventivos específicos para los trabajadores del AEPSA, empleo agrario y los alumnos de las Escuelas- Taller, Casas de Oficio y Talleres de Empleo.
	4.1.10. Suscripción de un Acuerdo entre las Consejerías de Salud, Empleo y Desarrollo Tecnológico, Asuntos Sociales así como con la C.E.A., CC.OO.- A y U.G.T.-A con objeto de impulsar el Plan de Empresas Saludables
	4.1.11. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Obras Públicas y Transportes para el tratamiento singularizado de los aspectos preventivos laborales en las licitaciones y controles de obras a través de las correspondientes referencias en los pliegos técnicas
	4.1.12. Suscripción de un Acuerdo con la Consejería de Economía y Hacienda para incluir los aspectos preventivos en general y ergonómicos en particular en la consideración de bienes homologados, así como el análisis de la situación preventiva en lo que respecta a compra, alquiler o modificación de edificios destinados a Centros Administrativos de la Junta de Andalucía.

**5 DESARROLLAR LA PARTICIPACIÓN / COMPROMISO DE LOS AGENTES SOCIALES Y ECONÓMICOS**

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>5.1. Potenciar los órganos de participación existentes y creación de otros nuevos que permitan una mejor articulación de la implicación de estos agentes.</b>
<b>Acciones</b>	5.1.1. Potenciación del Consejo Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales a través de nuevas atribuciones así como de una estructura específica que permita asumir estas nuevas competencias.
	5.1.2. Creación de la Fundación Andaluza de Prevención de Riesgos Laborales, con una especial dedicación a la PYME y micro empresa, y con una estructura que le posibilite cumplir sus cometidos.
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>5.2. Desarrollar actividades concretas en sectores de actividad / tipos de empresas con una problemática específica.</b>
<b>Acciones</b>	5.2.1. Potenciación de la Comisión Regional para la Prevención de Riesgos en el sector de la Construcción de Andalucía.
	5.2.2. Suscripción de un Acuerdo con el Consejo Andaluz de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación para facilitar a la micro y PYME el cumplimiento de sus obligaciones preventivas.
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>5.3. Fomentar el desarrollo de las figuras que intervienen en el diálogo social en este ámbito.</b>
<b>Acciones</b>	5.3.1. Habilitación de ayudas que faciliten la designación de los Delegados de Prevención en las PYMEs.
	5.3.2. Diseño de actividades formativas con el carácter de formación especializada y preventiva que permita a los Delegados de Prevención y Comités de Seguridad y Salud un mejor ejercicio de sus funciones y competencias.
	5.3.3. Impulso del Registro provincializado de Delegados de Prevención y de los Organos específicos que los sustituyan (Orden de 8 de marzo de 1999; BOJA nº 48, de 30 de marzo de 1999).
	5.3.4. Creación de una acreditación oficial consistente en una tarjeta identificativa para los Delegados de Prevención



**6 IMPLICAR A LAS INSTITUCIONES / ENTIDADES / EXPERTOS RELACIONADOS CON LOS ASPECTOS PREVENTIVOS**

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>6.1. Impulsar la colaboración y coordinación con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social actuantes en Andalucía.</b>
<b>Acciones</b>	<p>6.1.1. Integrar a las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social actuantes en Andalucía en las actividades preventivas abordadas desde la CEDT- CAPRL</p> <p>6.1.2. Creación de una Comisión Técnica Mixta Permanente CAPRL - Mutuas con objeto de establecer los términos en que se producirá la integración preconizada en la acción anterior.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>6.2. Establecer mecanismos de colaboración con Colegios Profesionales y Universidades en aras a una mayor cobertura, desde diferentes planos, de los aspectos preventivos.</b>
<b>Acciones</b>	<p>6.2.1. Suscripción de Convenios de colaboración con los Consejos Andaluces de Colegios Profesionales, en lo que respecta a diversas disciplinas, orientadas a la formación de expertos altamente cualificados, la elaboración de estudios de situación y prospectivos, así como a la realización de trabajos en áreas que potencien la actividad colegial y/o permitan a los nuevos colegiados adquirir experiencia en estas materias.</p> <p>6.2.1. Suscripción de Convenios de colaboración con las Universidades Andaluzas para atender aspectos tales como la formación de expertos de alto nivel, la impartición de cursos de doctorado, el desarrollo de tesis doctorales y el posible galardón a éstos, la concesión de becas de investigación, etc., todo ello en materia de prevención de riesgos laborales.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>6.3. Establecer mecanismos de colaboración con las Escuelas de Negocios para extender los valores de la prevención a los cuadros directivos.</b>
<b>Acciones</b>	6.3.1. Suscripción de Acuerdos de colaboración con las Escuelas de Negocios de Andalucía con la finalidad de incluir temas preventivos en sus diferentes cursos.
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>6.4. Completar redes de asesoramiento y de I+D+i relacionadas con la prevención de riesgos laborales.</b>
<b>Acciones</b>	<p>6.4.1. Creación de una red de asesoramiento jurídico-técnico-científico que constituya un apoyo permanente de calidad ante los aspectos emergentes de la prevención de riesgos laborales.</p> <p>6.4.2. Creación de un observatorio permanente de investigación y análisis que posibilite un seguimiento continuo de la situación en las empresas andaluzas en principio, micro y PYME, en lo concerniente a lo preventivo-laboral y que constituya un "centinela de la prevención".</p> <p>6.4.3. Puesta en marcha de una red de I+D+i integrada por todas las Instituciones, Entidades, Fundaciones, etc, relacionadas con la prevención de riesgos laborales.</p>

**7 DESARROLLAR PROGRAMAS PREVENTIVOS ESPECIFICOS SECTORIALES Y VERTICALES**

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>7.1. Creación de laboratorios en los Centros de Prevención de Riesgos Laborales para la atención específica y prioritaria de los riesgos emergentes.</b>
<b>Acciones</b>	<p>7.1.1. Estudio sobre riesgos psicosociales, con especial dedicación al hostigamiento laboral (mobbing) y "burn-out".</p> <p>7.1.2. Estudio sobre riesgos asociados a las radiaciones electromagnéticas</p> <p>7.1.3. Estudio sobre los problemas asociados a los trastornos músculoesqueléticos.</p> <p>7.1.4. Estudio sobre los aspectos ergonómicos asociados a la prevención.</p> <p>7.1.5. Estudio sobre la incidencia de la toxicidad en las condiciones de trabajo</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>7.2. Ampliar el nivel de conocimientos de empresas y trabajadores en materia preventiva</b>
<b>Acciones</b>	<p>7.2.1. Creación de la figura de Asistente en Prevención en todas las Unidades Territoriales de Empleo, Desarrollo Local y Tecnológico (UTEDLTs) de Andalucía.</p> <p>7.2.2. Integración de información preventiva en la página telemática RAUTE de la Red Andaluza de Unidades Territoriales de Empleo.</p> <p>7.2.3. Asesoramiento a las empresas y a las personas demandantes de empleo a través del Servicio Andaluz de Empleo</p> <p>7.2.4. Profundización en el tratamiento de la prevención de riesgos laborales a través de la impartición de módulos formativos y la elaboración de productos formativos apropiados para las Escuelas de Empresas.</p> <p>7.2.5. Inclusión de información preventiva-laboral en el Servicio Telemático de Orientación ("Andalucía Orienta")..</p>





<b>Objetivo Operacional</b>	<b>7.3. Intervención sobre los sectores de actividad específicos que lo requieran.</b>
<b>Acciones</b>	<p>7.3.1. Acciones permanentes sobre las empresas de mayor siniestralidad, exceptuando el sector Construcción, en los planos técnico y de vigilancia del cumplimiento de la normativa.</p> <p>7.3.2. Acciones permanentes sobre las empresas de mayor siniestralidad del sector Construcción, en los planos técnicos y de vigilancia del cumplimiento de la normativa.</p> <p>7.3.3. Acciones específicas de duración determinada sobre las empresas de mayor siniestralidad, de ámbito andaluz, en la actividad económica que se acuerde en el seno del CAPRL. Se abordarán los planos técnico y de vigilancia del cumplimiento de la normativa.</p> <p>7.3.4. Acciones específicas de duración determinada sobre las empresas de mayor siniestralidad en el ámbito provincial en la actividad económica que se acuerde para la provincia en cuestión en el seno del CAPRL. Asimismo, se abordarán los planos técnico y de vigilancia del cumplimiento de la normativa.</p> <p>7.3.5. Programa específico de actuación sobre empresas con riesgos derivados de la exposición al amianto.</p> <p>7.3.6. Programa específico de actuación sobre empresas / centros de trabajo con riesgos de caídas a distinto nivel</p> <p>7.3.7. Programa específico de actuación sobre riesgos debido a la existencia de zanjas.</p> <p>7.3.8. Programa específico de actuación orientado a la prevención de sobreesfuerzos.</p> <p>7.3.9. Programa específico de actuación orientado al riesgo eléctrico</p> <p>7.3.10. Desarrollar, conjuntamente con la FAMP, un programa integral de actuación en el sector Construcción</p> <p>7.3.11. Impulsar programas de actuación en el marco del Convenio relativo a Empresas Saludables</p> <p>7.3.12. Impulsar programas de actuación en el marco del Convenio relativo a Empresas Saludables</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>7.4. Diseñar actuaciones específicas sobre la mujer trabajadora y otros colectivos concretos</b>
<b>Acciones</b>	<p>7.4.1. Acciones provincializadas sobre la evaluación de las condiciones de trabajo de la mujer en Andalucía</p> <p>7.4.2. Acciones provincializadas sobre la evaluación de las condiciones de trabajo de los menores y discapacitados en Andalucía</p> <p>7.4.3. La empleabilidad y las condiciones de trabajo de los mayores de 45 años en Andalucía.</p> <p>7.4.4. Acciones integrales sobre la PRL en las Escuelas-Taller, Casas de Oficio y Talleres de Empleo.</p> <p>7.4.5. Acciones provincializadas sobre la evaluación de las condiciones de trabajo de los inmigrantes en Andalucía.</p> <p>7.4.6. Acciones provincializadas sobre la evaluación de las condiciones de trabajo de los jóvenes en Andalucía</p> <p>7.4.7. Acciones en favor del colectivo de autónomos en Andalucía.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>7.5. Programas de ayudas específicas a las empresas para facilitar la incorporación de medidas preventivas</b>
<b>Acciones</b>	<p>7.5.1. Creación de una línea de incentivos económicos para la micro y PYME destinados a inversiones orientadas a la prevención de los riesgos laborales</p> <p>7.5.2. Creación de una línea de incentivos económicos para la micro y PYME orientados a Planes Preventivos de Riesgos Laborales</p> <p>7.5.3. Creación de una línea de incentivos económicos para la PYME Sectoriales orientados a subvencionar proyectos de inversiones en I+D+i en el ámbito de la prevención de riesgos laborales.</p> <p>7.5.4. Creación de una línea de incentivos económicos para la micro empresa y PYME destinada a facilitarles sus obligaciones en lo que respecta a la Evaluación de Riesgos y a la Planificación de Actividades Preventivas</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>7.6. Favorecer la investigación y el estudio sobre programas específicos en materia preventiva.</b>
<b>Acciones</b>	7.6.1. Establecimiento de convocatorias anuales de becas de investigación y estudio en materia de PRL
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>7.7. Considerar las aportaciones individuales y colectivas al mundo de la prevención.</b>
<b>Acciones</b>	7.7.1. Diseño de un procedimiento de certificación para las empresas fundamentado en la Guía de la O.I.T., OHSAS 18.001, SA 6000, BS 8800:1995, la serie de normas UNE 81900:1996 EX, etc., etc.

**8 IMPULSAR ACCIONES PREVENTIVAS EN LA ADMINISTRACION PUBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA**

<b>Objetivo Operacional</b>	<b>8.1. Desarrollar el Decreto de los Servicios de Prevención Propios del Personal al servicio de la Administración Pública de la Junta de Andalucía.</b>
<b>Acciones</b>	<p>8.1.1. Dotación económica de la Relación de Puestos de Trabajo aprobados y sus modificaciones</p> <p>8.1.2. Procedimiento urgente para cobertura de las plazas vacantes</p> <p>8.1.3. Reformas interiores en los edificios, que incluya el diseño, y aplicación de una nueva imagen identificativa de la nueva etapa en la que se encuentran inmersos los actuales Centros de Prevención de Riesgos Laborales, así como la adquisición de equipamiento científico-técnico necesario.</p> <p>8.1.4. Potenciación de los Servicios de Prevención Propios de la APJA a través de la creación de Unidades de Intervención en los distintos Departamentos de la Administración, a nivel central, así como en las Delegaciones Provinciales de estos Departamentos</p> <p>8.1.5. Puesta en marcha de la estructura preventiva del S.A.S</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>8.2. Potenciar la conciencia preventiva de los trabajadores públicos de la Administración Pública de la Junta de Andalucía</b>
<b>Acciones</b>	<p>8.2.1. Desarrollo de actividades formativas de sensibilización presenciales, semi-presenciales y a distancia a través del IAAP.</p> <p>8.2.2. Desarrollo de campañas específicas generales y sobre problemas concretos (riesgos posturales, mobbing, etc., etc.) utilizando instrumentos de difusión individualizada obligatoria (comunicación de nóminas), así como cartelería especialmente diseñada.</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>8.3. Integrar la gestión de la prevención de riesgos laborales en la organización de la Administración Pública de la Junta de Andalucía</b>
<b>Acciones</b>	<p>8.3.1. Desarrollar actividades formativas dirigidas a personal directivo de las estructuras de la APJA para la incorporación de la gestión de la prevención de riesgos laborales a sus actividades, a un nivel adecuado al contenido de éstas. Esta actividad sería responsabilidad del IAAP.</p> <p>8.3.2. Elaboración de publicaciones sobre los sistemas de gestión de la prevención de riesgos laborales en la APJA</p>
<b>Objetivo Operacional</b>	<b>8.4. Desarrollar el Decreto de los Servicios de Prevención Propios del Personal al servicio de la Administración Pública de la Junta de Andalucía.</b>
<b>Acciones</b>	<p>8.4.1. Impartición de cursos específicos orientados a la formación permanente en temas preventivos con carácter general, así como a la profundización sobre riesgos específicos de especial incidencia en la administración en general y en materias concretas de ésta en particular (burn-out en docentes y en el personal sanitario, riesgos químicos y biológicos en hospitales, estrés laboral en general).</p> <p>8.4.2. Elaboración de material bibliográfico que sirva de soporte a los contenidos mencionados en la Acción anterior</p> <p>8.4.3. Celebración de seminarios sobre temas preventivos en los que esté implicada la Mesa Técnica prevista en el acuerdo duodécimo del Acuerdo de la Mesa General de Negociación sobre Derechos de Participación en materia de Prevención de Riesgos Laborales en el ámbito de la Administración de la Junta de Andalucía (BOJA nº 35 de 2001).</p> <p>8.4.4. Establecimiento de mecanismos apropiados que faciliten a los Delegados de Prevención el ejercicio de sus facultades competenciales previstas en el acuerdo sexto dos del Acuerdo de la Mesa General de Negociación citado</p>

**9**

**MEJORAR LA CAPACIDAD DE RESPUESTA DE LOS ORGANOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE LA ADMINISTRACION  
LABORAL ANDALUZA EN MATERIA PREVENTIVA**

**Objetivo  
Operacional**

**9.1. Desarrollar con calidad y eficiencia las funciones y competencias atribuidas por la legislación vigente (LPRL y normativa de desarrollo) al órgano técnico especializado de la Administración Laboral Andaluza en materia preventiva.**

**Acciones**

**9.1.1.** Dotación económica de la Relación de Puestos de Trabajo aprobada en el Decreto 99/2002, de 5 de marzo (BOJA nº 39) en lo que respecta a este área competencial.

**9.1.2.** Procedimiento urgente para la cobertura de las plazas vacantes dotadas en la acción anterior

**9.1.3.** Adquisición del equipamiento científico - técnico necesario para reponer el existente así como asumir los nuevos cometidos consecuencia de la especialización prevista.

**9.1.4.** Utilización de las nuevas tecnologías de la información y comunicación a través de una red informática propia que integre todas las aplicaciones informáticas derivadas de los procedimientos y metodologías aplicados, incluyendo la posibilidad de video - conferencias en lo que respecta a la formación, seminarios y reuniones de trabajo.

**Objetivo  
Operacional**

**9.2. Potenciar las funciones y competencias de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en Andalucía en las materias transferidas a la Junta de Andalucía en el ámbito de la prevención de Riesgos Laborales.**

**Acciones**

**9.2.1.** Previsión en el presupuesto del actual Programa 3.1.L (Administración de las Relaciones Laborales) de partidas económicas que permitan dotar a la ITSS de diverso equipamiento tal como vehículos todo - terreno (actuaciones en el sector agrícola), ordenadores, cámaras fotográficas digitales, teléfonos móviles (servicio de guardia), así como de aplicaciones informáticas que permitan, tanto el tratamiento de la información que guarden en su propia área competencial, como la conexión informática en los sistemas del Área de Prevención de Riesgos Laborales.

**9.2.2.** Diseño de actividades formativas planificadas, específica para la ITSS o conjunta con los Técnicos del Área de Prevención de Riesgos Laborales, que posibilite, tanto una formación permanente y actualizada de la ITSS, como la adquisición de unos conocimientos técnicos homogéneos en la propia ITSS y en relación con los Técnicos.

**9.2.3.** Constitución de Grupos de Trabajo específicos y mixtos (ITSSDGTSS) de carácter permanente o temporal en función del tema objeto de estudio, orientados a la unificación de criterios técnicos y jurídicos funcionales.



## 6. LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA.

### 6.1 Aproximación a los aspectos relativos a la Seguridad y salud de los trabajadores/as del transporte de mercancías por carretera.

Tal y como se afirma en **La Enciclopedia de Seguridad y Salud en el Trabajo de la OIT**: *La salud y la seguridad de los trabajadores en la industria del transporte y el almacenamiento son aspectos fundamentales, no sólo para los propios interesados, sino también para las personas que pueden verse afectadas como pasajeros o peatones. Por tanto, su protección es una responsabilidad conjunta de las empresas, los trabajadores y sus sindicatos a todas las escalas.*

En el Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea [COM (2001) 370 final], se afirma que *Este sector desempeña un papel insustituible, pero es más frágil de lo que parece desde un punto de vista económico. Es un sector que genera escasos márgenes, por su gran atomización y por la presión de los expedidores y de la industria sobre los precios. Algunas empresas de transporte por carretera se hallan ante la tentación de practicar dumping en materia de precios y de eludir las normas sociales y de seguridad para compensar esta desventaja.*

Es cierto que las circunstancias derivadas de una inadecuada o insuficiente práctica preventiva pueden ser mucho más perjudiciales en el sector del transporte que en otros sectores, en los que la preocupación por la instalación de la cultura preventiva recibe un mayor apoyo e impulso por las instituciones y agentes correspondientes:

En ese mismo documento, la OIT reconoce que el riesgo más extendido en el sector es el estrés profesional, que puede ser provocado, entre otras, por las siguientes causas:

#### **1. Adaptación a los horarios de trabajo**

Muchos trabajadores del sector soportan la carga de tener que adaptarse al cambio de turnos, y las tripulaciones aéreas, que recorren grandes distancias de este a oeste y en dirección contraria, deben ajustarse a la modificación de los ritmos circadianos de su organismo. Estos dos factores pueden causar somnolencia y fatiga. El peligro de deficiencia funcional debido al cansancio ha llevado a estipular en leyes y reglamentos el número de horas y los turnos que pueden realizarse sin un período de descanso. En general, estas disposiciones son aplicables a las tripulaciones de aviación, las dotaciones de trenes y, en la mayoría de los países, a los conductores de camiones y autobuses. Muchos de los miembros de este último grupo son contratistas autónomos o empleados de pequeñas empresas y, con frecuencia, los motivos económicos les obligan a desobedecer estas normativas. Siempre se producen situaciones de emergencia a causa de problemas de tráfico, condiciones meteorológicas o accidentes que exigen la superación de los límites relativos a los horarios de trabajo. Actualmente, siguiendo una tendencia iniciada por las líneas aéreas, las grandes empresas de transporte utilizan



ordenadores para controlar las jornadas de trabajo de su personal, con el fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones y reducir al mínimo los períodos de inactividad forzada de los trabajadores y de los equipos.

Efectivamente, tal y como se señala en este punto, en nuestro país existen normas que regulan los aspectos de horarios de trabajo en el sector del transporte por carretera. Se trata del Reglamento CE nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 Relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

Este Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los periodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros.

#### » Conduccion ininterrumpida



Respecto al cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso por parte de los profesionales, el pasado mes de marzo se presentaron los resultados del Plan de Inspección del Transporte. Según este informe en 2007 se detectaron 164.106 infracciones, de las cuales 37.605 fueron expedientes incoados por tacógrafo y 20.103 por tiempos de conducción y descanso. En ambos casos se ha producido un importante aumento con relación a los datos del año 2006.

## **2. Accidentes**

Los accidentes, ya se deban a averías de los equipos, errores humanos o condiciones ambientales, colocan al sector del transporte en los primeros puestos de las listas de fallecimientos acaecidos en el trabajo en la mayoría de los países. Incluso cuando una lesión en concreto no reviste gravedad, el trastorno por estrés postraumático (TEPT) puede provocar una discapacidad considerable y prolongada y, en ciertos casos, obliga a cambiar de trabajo.

Respecto a la accidentalidad en el sector, se ofrece una mayor información en el Informe de Análisis del Sector. No obstante, esta circunstancia es obviamente una de las más preocupantes, más allá de las posibles consideraciones sobre el tratamiento que se dé a los



accidentes de circulación / laborales. Lo cierto es que detrás de cada suceso existen unas circunstancias que naturalmente trascienden las consecuencias empresariales: pérdidas de mercancías, vehículos,...

### **3. Aislamiento.**

Muchos de los trabajadores del sector del transporte prestan su servicio en solitario y su contacto con otras personas es escaso o nulo (p. ej., conductores de camión, operarios de salas de control, centros de vigilancia de cambio de vías y torres de señales). Si surge un problema, la consecución de ayuda puede plantear dificultades y demorarse. Además, si el personal no se mantiene ocupado, el aburrimiento puede provocar pérdidas de atención que favorecen los accidentes. El trabajo en solitario, sobre todo para los que conducen taxis, limusinas y camiones de reparto, constituye un factor de riesgo importante en cuanto a la posibilidad de sufrir asaltos con intenciones criminales y otras formas de violencia.

### **4. Estancias fuera de casa.**

Los transportistas suelen verse obligados a permanecer fuera de su domicilio durante períodos de días o semanas (en la industria marítima, de meses). Al estrés derivado de vivir con el equipaje preparado y de tener que adaptarse a comidas y alojamientos desconocidos, hay que añadir el causado por la separación de familiares y amigos.

A estas cuestiones asociadas al estrés en el marco de la Seguridad Laboral hay que añadir los problemas de salud que se pueden presentar en el ejercicio de la actividad:

- Problemas musculares, pérdida de agudeza visual y auditiva;
- Problemas asociados al mal uso de medicamentos y el alcohol que, independientemente de la peligrosidad que les son inherentes, pueden ocasionar problemas de hipertensión, diabetes, epilepsia, migrañas, etc.
- Lesiones producidas durante la realización de pequeñas reparaciones mecánicas o atropellos ocurridos mientras las realizan.
- Riesgos de exposición a productos químicos, radiaciones o lesiones producidas en incendio, explosión o reacción química.
- Lesiones asociadas al riesgo de sufrir asaltos y robos de la mercancía que transportan.

La mayoría de los riesgos descritos son evitables o al menos controlables con una adecuada, pero quizá compleja combinación de formación e implicación del propio trabajador, una mayor concienciación por parte del empresario que tendría que velar, entre otras cosas, por el cumplimiento de los horarios máximos permitidos de conducción, así como por el buen estado de los vehículos. Si bien, hay que insistir que en última instancia, la seguridad y salud depende

del propio trabajador que debe adoptar las recomendaciones de prevención de riesgos laborales.

## **6.2 La Prevención de Riesgos Laborales en la planificación estratégica del sector.**

En este apartado se trata de hacer una reflexión entorno a la importancia o atención que se ha dado a las cuestiones en materia de prevención de riesgos laborales, seguridad laboral, etc. en la planificación estratégica realizada por los agentes del sector del transporte de mercancías por carretera en España en los últimos años.

Para ello conviene establecer un punto de partida sobre el que realizar el análisis. En este sentido, la propuesta de actuaciones de todo tipo más amplia en el sector en nuestro país se materializó en el **Plan Estratégico para el Transporte de Mercancías por Carretera** (PETRA), publicado por el Ministerio de Fomento en 2001.

El objetivo de este Plan era pues la modernización y eficiencia del sector, en concreto el PETRA se editó *como marco de referencia en el que se organizan las actuaciones conjuntas de todo el sector para los próximos cinco años con el fin de alcanzar su modernización, y con ello, su posicionamiento competitivo*. En su elaboración los auténticos protagonistas fueron los agentes del sector representados en el Comité Nacional del Transporte por Carreteras y la Dirección General de Transportes por Carreteras del Ministerio de Fomento.

Los pilares básicos en los que se apoyaba el programa de medidas que se proponían para el sector de mercancías por carretera, y considerados como los principios generales del Plan PETRA, son los siguientes:

- La seguridad como objetivo explícito en todas las redes y servicios del transporte de mercancías por carretera.
- La apuesta por la calidad, como compromiso para mejorar la satisfacción de las necesidades de todos los sectores de la economía que se apoyan en el transporte.
- La protección del entorno natural (medio ambiente) en el que se desarrolla la actividad del sector.
- La visión integral del transporte, donde el sector de mercancías por carretera es un elemento integrador de la máxima importancia.

Estos pilares básicos del Plan se traducían a efectos prácticos para la elaboración de medidas y propuestas para su aplicación en el sector en diez líneas estratégicas:

1. Estructura empresarial.
2. Formación.
3. Implantación de nuevas tecnologías,
4. Imagen, buenas prácticas e información.
5. Logística y comercialización.
6. Ordenación y normativa del sector.
7. Acciones en el ámbito socio-laboral.
8. Infraestructuras e intermodalidad.
9. Expansión exterior.
10. Mejoras medioambientales.

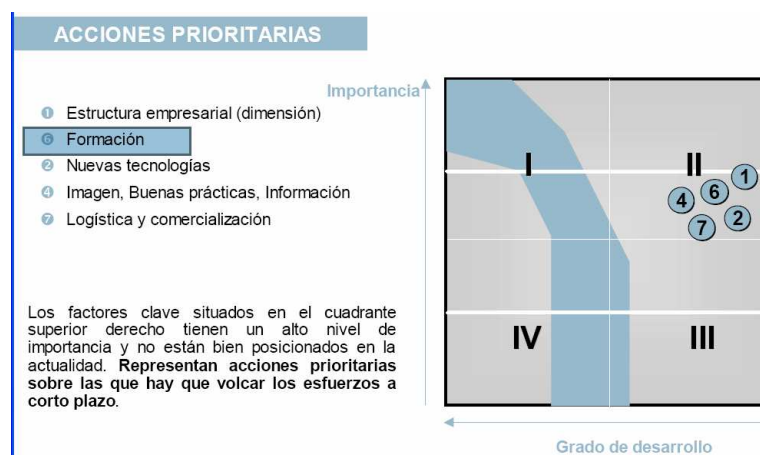
Continuando en el análisis del PETRA se deduce que los aspectos relacionados con la seguridad laboral, se encontrarían comprendidos en la línea estratégica número 7.

*Acciones en el ámbito socio-laboral: Jornada de trabajo, Salarios, Riesgos laborales y Estabilidad en el empleo. El sector del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una situación muy particular desde el punto de vista laboral.*

*La existencia de multitud de transportistas autónomos implica una muy peculiar conformación de la estructura empresarial y comercial del sector.*

Y también, aunque quizá de forma indirecta en el 2. Formación.

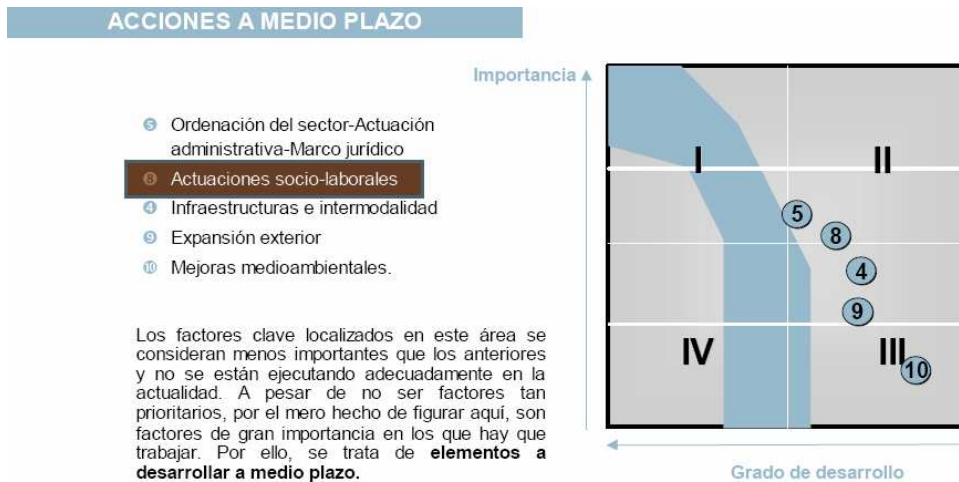
Pero resulta desalentador comprobar como si bien el aspecto de la formación se reconoce como objetivo relevante en la matriz de priorización de las líneas de actuación;







las acciones en el ámbito socio-laboral se identifican como actuaciones a medio plazo.



En este punto es preciso realizar una primera reflexión ¿es posible que los agentes del sector considerasen que las actuaciones sociolaborales tuvieran una importancia media y grado de desarrollo bajo entre las prioridades detectadas en su análisis?

Ciertamente, no es propósito de nuestro estudio valorar la actuación de los agentes del sector, además se tiene en cuenta que el PETRA se elaboró como un claro fin modernizador del sector. Pero si resulta llamativo que la prevención de riesgos laborales, seguridad laboral, etc. no aparezca explícitamente como materia de sobre la que aplicar medidas, ni sea percibida por los agentes del sector como un elemento esencial para la eficiencia de la actividad profesional del transporte.

En este punto no cabe por menos que considerar que el sector no tiene suficiente información o consideración respecto del coste que supone a la actividad profesional la inadecuada formación e información sobre materias preventivas, los costes de las bajas profesionales, etc. Por no señalar la indefensión que la falta de una adecuada actividad preventiva, representa para los profesionales autónomos, tan numerosos en este sector.

Si se avanza en el texto del PETRA, se observa que efectivamente el tema es tratado pero de soslayo dentro de otras medidas mayores y vinculándolo a la accidentalidad viaria. Así, en el planteamiento de las acciones del ámbito socio-laboral se dice:

*... en los debates que se suscitan sobre las condiciones socio-laborales del sector se ponen de manifiesto aspectos como los que a continuación se describen:*

- *Los frecuentes incumplimientos de la regulación laboral sobre jornadas de trabajo de los conductores y la de tiempos de conducción y descanso.*
- *La realización por el conductor de tareas que no son propias de su puesto de trabajo (básicamente operaciones de carga y descarga de las mercancías).*



- *La escasa formación socio-sanitaria existente en el sector, que impide el desarrollo de actuaciones preventivas y de mejora de calidad de vida.*
- *Las carencias formativas y las peculiares condiciones del colectivo de conductores pueden incidir negativamente en la siniestralidad del tráfico, con el agravante que representa el alto riesgo que para el resto del tráfico rodado suponen los vehículos pesados.*
- *Según un estudio que presentó en 1998 una de las organizaciones sindicales más representativas, el sector del transporte ocupa el tercer lugar en la tasa de accidentes mortales entre sus trabajadores (13%). Sólo la industria manufacturera y la construcción registran cifras superiores. Según este estudio, en el 63% de los accidentes en que han estado implicados los conductores de mercancías se ha detectado algún tipo de infracción de la reglamentación de tráfico. En el caso de los autobuses de viajeros, esta cifra se reduce al 47%. La infracción más extendida es la conducción desatenta y la velocidad excesiva.*

Y en la descripción del Proyecto 18: Promoción del Observatorio Social se dice:

#### PROYECTO 18: Promoción del Observatorio Social.

<b>OBJETIVO</b>	Dotar de un contenido amplio y específico al observatorio social, llevando a la práctica medidas que mejoren de forma efectiva el marco socio-laboral en el que se desempeña la actividad, aumentando la seguridad vial y reduciendo los niveles actuales de siniestralidad.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Este proyecto contempla un amplio desarrollo de las actuaciones del actual Observatorio Social. Considerando la negativa percepción general existente sobre las condiciones socio-laborales del colectivo de conductores, este observatorio deberá liderar la paulatina transformación laboral del sector.</p> <p>Para ello, se le atribuyen actuaciones que parten de profundizar en la seguridad vial a través del seguimiento y control de las estadísticas de accidentalidad, de la intervención directa en los programas de formación, del estudio de medidas normativas para adaptar el régimen de tiempos de conducción, descanso y jornadas laborales a las nuevas tendencias del entorno, la participación en los planes de infraestructuras para el transporte y fomentar la cooperación entre fabricantes/comercializadores de vehículos y transportistas para incorporar avances en materia de seguridad.</p>

#### PROYECTO 18: Promoción del Observatorio Social.

<b>PROGRAMA DE MEDIDAS</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Profundizar en los asuntos de seguridad a través del seguimiento y control de las estadísticas de accidentalidad en el sector.</li><li>2. Intervenir directamente en la preparación de los programas de formación en el sector.</li><li>3. Colaboración con órganos de inspección de la Administración para el seguimiento de los controles de horas de conducción y de descanso.</li><li>4. Estudio de medidas para adaptar la normativa sobre tiempos de conducción y descanso a las tendencias del entorno.</li><li>5. Participación en los planes de infraestructuras para introducir mejoras en la red viaria: desarrollo estratégico de áreas de descanso y servicios.</li><li>6. Fomentar la cooperación entre fabricantes/comercializadores de vehículos y transportistas para incorporar avances en materia de seguridad.</li><li>7. Promover la creación de otros observatorios para las áreas funcionales que así lo requieran en el futuro: formación, tecnología, seguridad, medio ambiente, etcétera.</li><li>8. Divulgar información preventiva de carácter socio-sanitario entre el colectivo de conductores.</li></ol>
----------------------------	--



## ASISTENCIA TECNICA PARA LA DETERMINACION DE LAS CAUSAS QUE DIFICULTAN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA



En conclusión, a la hora de proponer actuaciones para la modernización y mejora del sector en la elaboración del Plan Estratégico no se consideró, de manera específica, a la prevención de riesgos laborales como un elemento relevante a tener en cuenta, a la hora de elaborar propuestas y medidas.

No obstante, en la posterior redacción del **Observatorio Social del Transporte de Mercancías** de 2006, el apartado 3 Estudios en materia laboral y de seguridad, recoge datos relativos a la investigación realizada por la Escuela Nacional de Medicina del Trabajo del Instituto de Salud Carlos III sobre “*Estado de salud y Condiciones de Trabajo de Conductores de Transporte de Mercancías por Carretera*”, en el que también colaboraron el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y las asociaciones sindicales y patronales del sector.

En dicho informe se afirma que *nos encontramos ante una población laboral de especial riesgo para la salud como consecuencia tanto de las características ligadas a la exposición laboral como al tiempo de trabajo y lugar de trabajo en el que se desarrolla la actividad.*

Efectivamente, las condiciones de trabajo en que desarrollan su actividad los profesionales del transporte de mercancías por carretera, les diferencian de otras actividades en los que la supervisión, la atención y en definitiva la aplicación de actividades preventivas son más fáciles de realizar.

Estas circunstancias, son la que justifican la necesidad de desarrollar iniciativas específicas para la implantación de una cultura preventiva entre los agentes involucrados en esta actividad profesional.

## **7. FUENTES EMPLEADAS.**

### **Instituto Nacional de Estadística**

- Base de datos, INEbase
- Encuesta Anual de Servicios 2000
- Encuesta Anual de Servicios 2001
- Encuesta Anual de Servicios 2002
- Encuesta Anual de Servicios 2003
- Encuesta Anual de Servicios 2004
- Encuesta Anual de Servicios 2005
- Encuesta Anual de Servicios 2006

### **Instituto de Estadística de Andalucía**

- Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA 2007)

### **Dirección General del Transporte por Carretera**

- Observatorio Social del Transporte por Carretera 2006, Noviembre 2007
- Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera, Marzo 2008
- Memoria Anual del Sector Nacional del Transporte por Carretera 2006, Enero 2008
- Plan PETRA.
- Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2006.

### **Consejería de Obras Públicas y Transportes**

- Estadísticas del área de transportes

### **Ministerio de Fomento**

- Información Estadística, Mayo 2008
- Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, actualización Noviembre 2006.
- Real Decreto 1211/1990, Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres

### **Dirección General de Tráfico.**

- Informe Anual de Siniestralidad 2007