

Iván Martínez del Cerro

Seguridad vial en el sector agrario

Congreso Salud Laboral. Mesa: Seguridad Laboral Vial.



28 de Mayo del 2025. La Rioja

ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO 2023-2027

▪ LÍNEA DE ACTUACIÓN 1. MEJORA DE LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO

➔ 1.3. Actuaciones de apoyo, información y sensibilización para la reducción de los accidentes de trabajo.

- *Se promoverá la mejora de la seguridad laboral vial en las empresas, conforme al [Plan de acción para minimizar el impacto del accidente de tráfico en la siniestralidad laboral](#) aprobado por la CNSST y en consonancia con otras políticas públicas como la **Estrategia de Seguridad Vial 2030 (DGT)** y el **Plan Nacional sobre Drogas (Ministerio de Sanidad)**.*

COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (CNSST)

CREACIÓN SUBGRUPO ESPECÍFICO

2018: ampliación del mandato del grupo:

- Seguimiento del "Plan de actuación para minimizar el impacto del accidente de tráfico sobre la siniestralidad laboral".
- Recopilación de buenas prácticas para la prevención de los accidentes in itinere.
- Análisis de situación de factores de riesgo, colectivos emergentes y/o colectivos con especial incidencia de siniestralidad vial laboral.



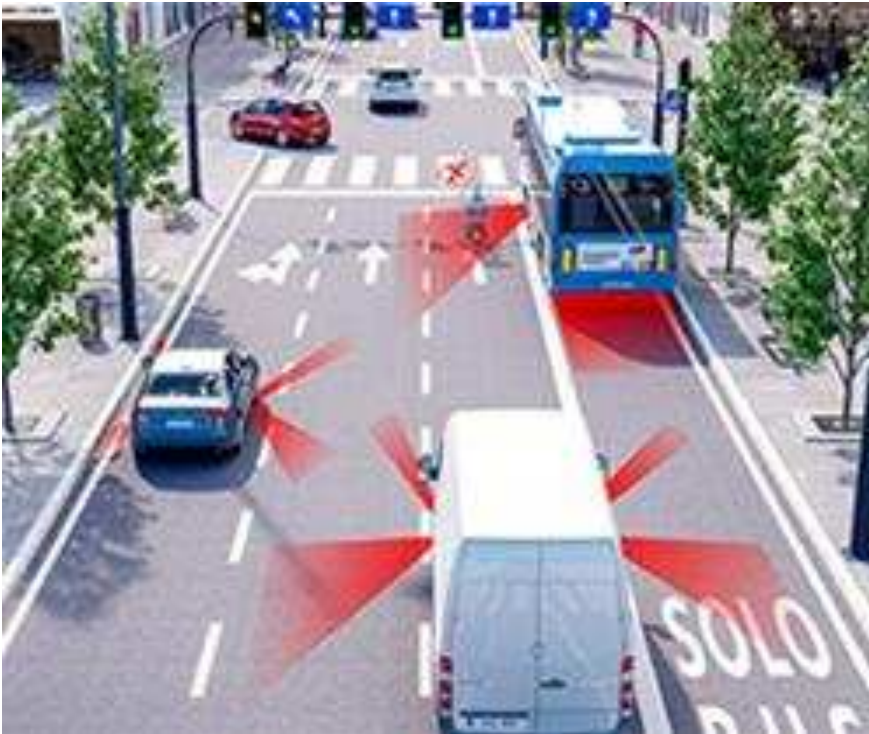
COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (CNSST)

Plan de sensibilización para reducir los accidentes laborales viales con furgonetas (2022)

El objetivo es **disminuir los accidentes laborales de tráfico en los que se ve implicada una furgoneta y sensibilizar a los diferentes actores sobre la importancia de llevar a cabo cinco metas o medidas, dentro de su ámbito de actuación, que tienen una repercusión directa sobre el riesgo.**



Campaña “¡Hazte visible!” (2018)



Destinada a mejorar la seguridad del motorista de reparto, ya que los restaurantes que apuestan por el servicio a domicilio crecen en ventas, y suelen apostar por el colectivo de motoristas de reparto.



¿CUÁL ES LA SITUACIÓN?

Los negocios que tienen relación con la comida están en auge y el enorme desarrollo de Internet contribuye a ello: pedir comida a domicilio, reservar restaurantes a través de aplicaciones, etc., son actividades cada vez más habituales en nuestra sociedad.

Los restaurantes que apuestan por el servicio a domicilio crecen en ventas, y para su distribución suelen apostar por el colectivo de motoristas de reparto.

2.627
MOTORISTAS
del sector "Servicios de
comidas y bebidas"
tuvieron un accidente de
tráfico realizando
sus repartos.

117
motoristas fueron
hospitalizados.

61%
El 61% de los
heridos tenía menos de 26 años.

El Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P. ha diseñado una campaña de actuación específica sobre el colectivo de motoristas de reparto de comida a domicilio.

¿QUÉ TE PROPONEMOS?

Una situación de riesgo que se ha detectado con frecuencia es que los motoristas no son vistos por el resto de los conductores debido, entre otros factores, al tamaño de nuestro vehículo.

Con esta campaña conocerán qué posiciones deben evitar al conducir y dónde son más visibles por el resto del tráfico. Además, recibirán accesorios que incrementan vuestra visibilidad.

El material “¡Hazte visible!” consiste en:

- Un cartel explicativo de los ángulos muertos de varios tipos de vehículos para colgar en un lugar de la tienda que frecuentéis (zona de espera del pedido, vestuario, etc.).
- Imanes que os recuerden los ángulos muertos que se destacan en cartel.
- Concurso “¡Hazte visible!” con rascas.
- Un kit de pegatinas retro-reflectantes para colocar en vuestros cascos, lo que hará que se os vea mucho mejor.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ECONOMÍA SOCIAL



Seguridad vial en el sector agrario



ANÁLISIS DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN LOS CONDUCTORES DE FURGONETAS DE E-COMMERCE



Expte. 21/5151

Noviembre 2021



SECCIÓN TÉCNICA

La última milla y la seguridad vial laboral de sus conductores

Mónica Aguilera Martínez-Cesariego y Blanca Ruiz de Zárate Armentia
Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.
Cristina Catalá García y Javier Llamazares Robles
Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL)

Este artículo tiene como objetivo plasmar las principales características del sector dedicado al reparto de última milla (parte final del proceso de compra online de un producto que comprende la entrega del producto al consumidor final) y sus efectos en la siniestralidad vial laboral de los conductores implicados. Se pretende también identificar las retos a los que se enfrenta dicho sector y cómo estos deben conjugarse con la seguridad vial de sus conductores.

INTRODUCCIÓN

Durante el confinamiento de la población para evitar el contagio por el coronavirus COVID-19 y debido al cierre de muchos establecimientos, muchas personas se vieron obligadas a recurrir a la compra online o e-commerce, cambiando así nuevos hábitos de consumo entre clientes que previamente no confiaban en la venta online. Según los datos del Instituto Nacional de Estadística, en junio de 2020 las ventas del comercio minorista por este canal fueron un 71,2 % superiores a las del mismo mes del año anterior añadiendo que, incluso el 27 % de las empresas con 10 o más empleados y no dedicadas previamente al comercio electrónico, realizaron en ese año ventas por vía electrónica: 1,4 puntos más que en 2019.

1. Se entiende por e-commerce la información, distribución, venta, compra, marketing y suministro de productos o servicios a través de Internet (<https://www.inec.es/definicion-del-ec/>).

Nº 113 - Diciembre 2021

El boom del e-commerce ha traído consigo la proliferación del reparto de última milla generándose, entre otros consecuencias, impacto medioambiental, cambios en la configuración urbana debido a la congestión de tráfico general y un incremento de los costes asociados a la distribución logística de las empresas.

Otro de los efectos asociados a la venta online es el cambio en las condiciones de trabajo de los repartidores, lo cual afecta a la siniestralidad vial laboral de los mismos.

E-COMMERCE Y SU EVOLUCIÓN

El sector e-commerce está formado por todas aquellas empresas que venden productos de forma online a los consumidores (portal web o aplicación informática). La mercancía se transporta desde la tienda, restaurante, supermercado o almacén (hub logístico) hasta el punto

de entrega elegido por los clientes (domicilio, oficinas, puntos de conveniencia, taquillas inteligentes, etc.).

La aparición del comercio online y, por ende, del número de empresas que quisieron incorporarse al mismo, fue motivado por el desarrollo tecnológico y la globalización del acceso a internet que expandió su uso a todos los hogares y dispositivos electrónicos. Así, fueron surgiendo en nuestro país cada vez más empresas que apostaban por modelos de venta mixtos online-offline y otorgándose también muchas empresas y startups cuya actividad se basaba a cargo únicamente por la vía digital.

Al principio, la venta exclusiva online se localizó en una determinada categoría de productos (libros, equipos informáticos, artículos deportivos, moda, etc.) para, finalmente, dar paso a la aparición de las grandes plataformas de referencia para realizar compras de todo tipo de

SEGURIDAD Y SALUD
en el trabajo

43

transporte por carretera
agraria

ninguna Entre 1 y 2 horas Más de 2 horas

con asalariados es el que tiene una menor carga de trabajo en tareas de reparto, puesto que el 90,5 % afirma manejar un volumen inferior a los 50 repartos/día. En el extremo opuesto se encuentran los autónomos sin asalariados, entre los que el 16,7 % realiza más de 100 repartos diarios.

Número de kilómetros diarios y tipología de los trayectos

Respecto al número de kilómetros, la gran mayoría, el 91 %, realiza menos de 200 kilómetros al día (ver figura 3).

De nuevo, en función de la situación laboral del conductor, se observan diferencias significativas. Prácticamente la totalidad de conductores trabajadores por cuenta ajena, el 96,5 %, no superan los 200 kilómetros diarios. En cambio, un 22,3 % de los autónomos con asalariados superan los 200 kilómetros diarios, porcentaje que se incrementa al 50 % en el caso de los autónomos sin asalariados.

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

En cuanto al tipo de vía empleada, más de la mitad de las personas que conducen una furgoneta de reparto realizan mayoritariamente trayectos en vías urbanas (56 %)

La Seguridad Vial en el INSST



Cuaderno de reflexión

Consideraciones y reflexiones sobre cómo mejorar la seguridad vial en el contexto laboral



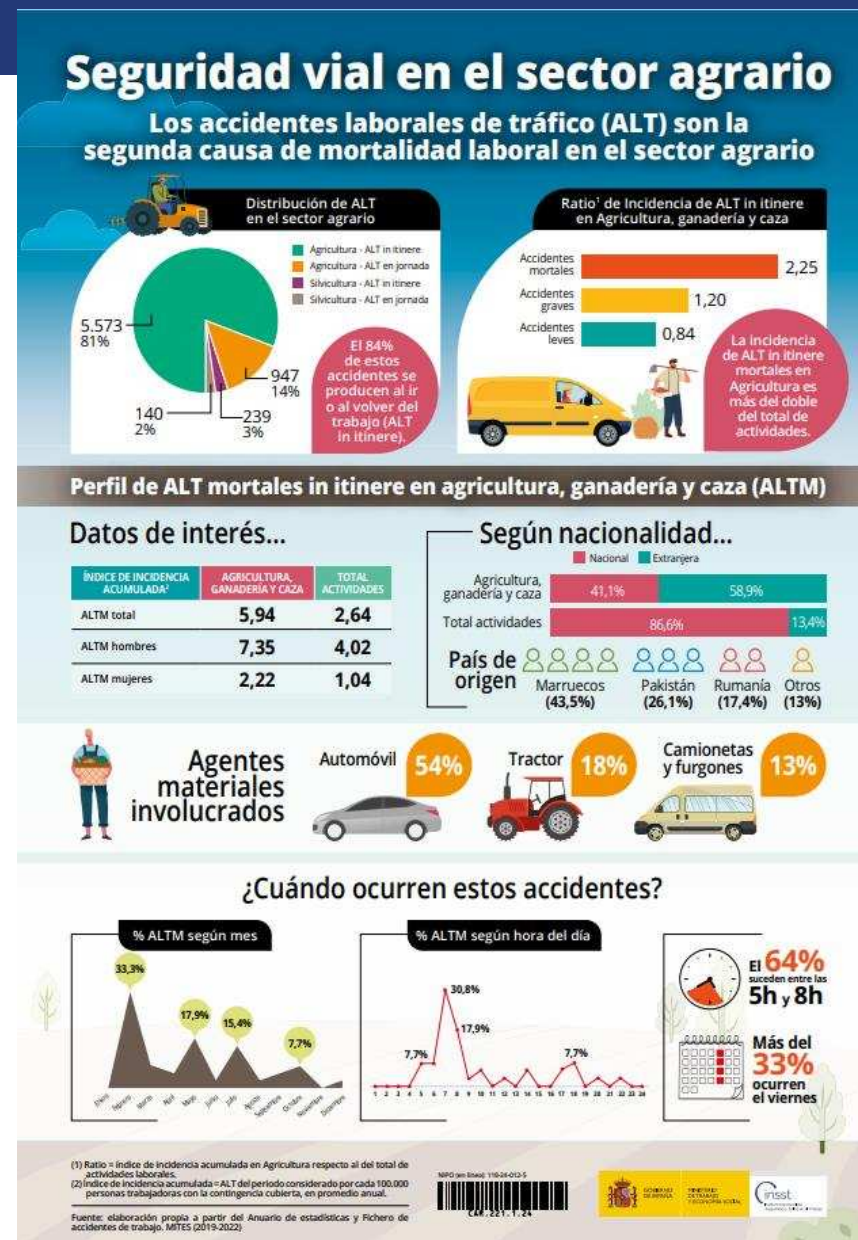
Con la colaboración de



Portal "Seguridad Vial Laboral" INSST.

Objetivo del estudio interno

- Análisis de situación de la seguridad vial en el ámbito del sector agrario
- Principales **factores** y posibles **medidas** preventivas



Alcance del estudio

• Datos del delta 2019-2022. Accidentes Laborales de tráfico.

- In itinere
- En desplazamiento

• CNAE. Divisiones:

- Agricultura, ganadería y caza
- Silvicultura y explotaciones forestales

SISTEMA DELT@

Guía de cumplimentación del parte de accidente de trabajo (PAT)

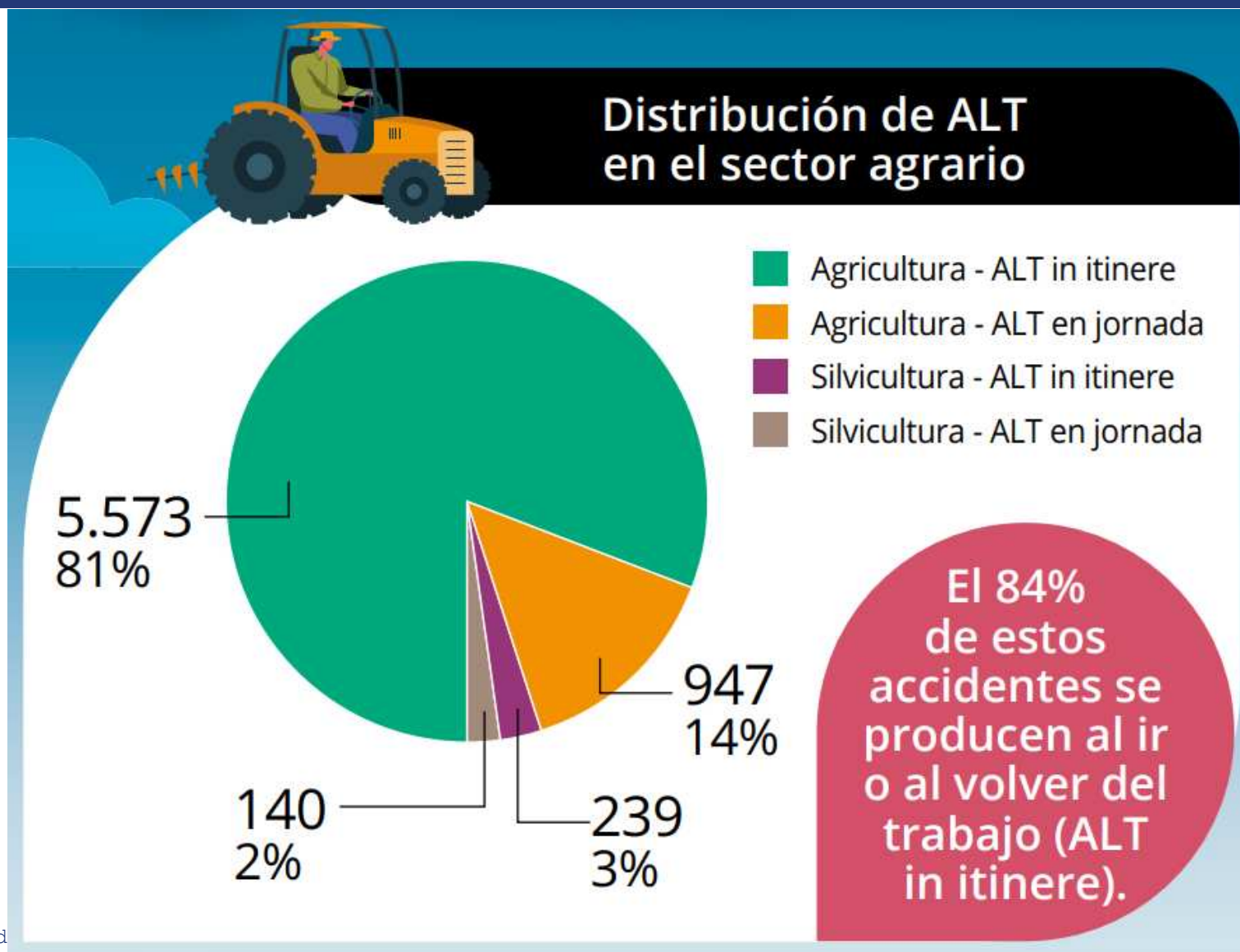


Factores analizados

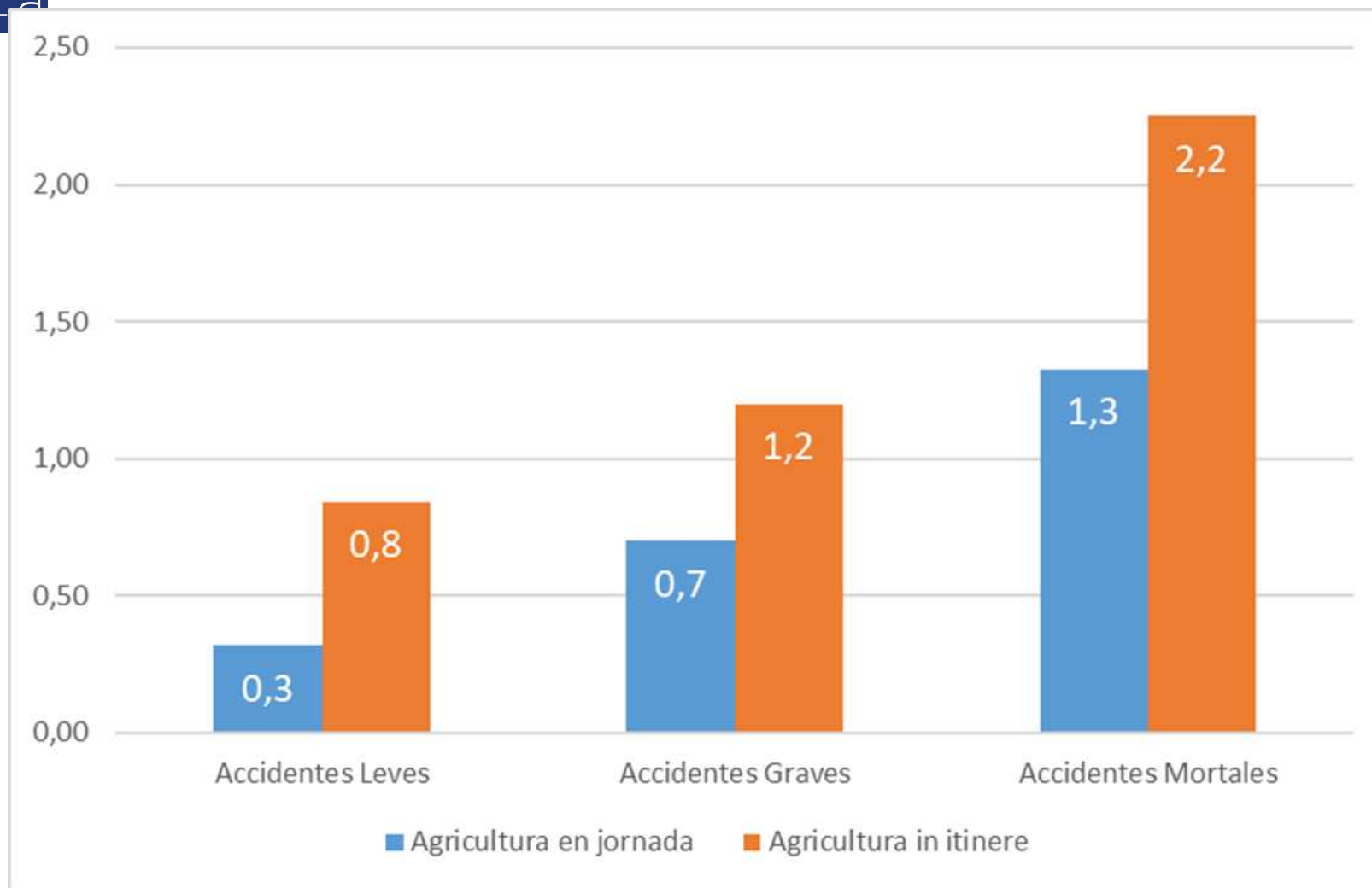
- Relacionados con la **persona**: sexo, rango de edad, nacionalidad, tipo de contrato y antigüedad.
- Relacionados con el **accidente**: mes, día y hora, agente material (vehículo), zona geográfica, accidentes múltiples.
- Relación con la **gestión**: tamaño de la organización, evaluación de riesgos y modalidad de organización preventiva.



Seguridad vial en el sector agrario



Agricultura



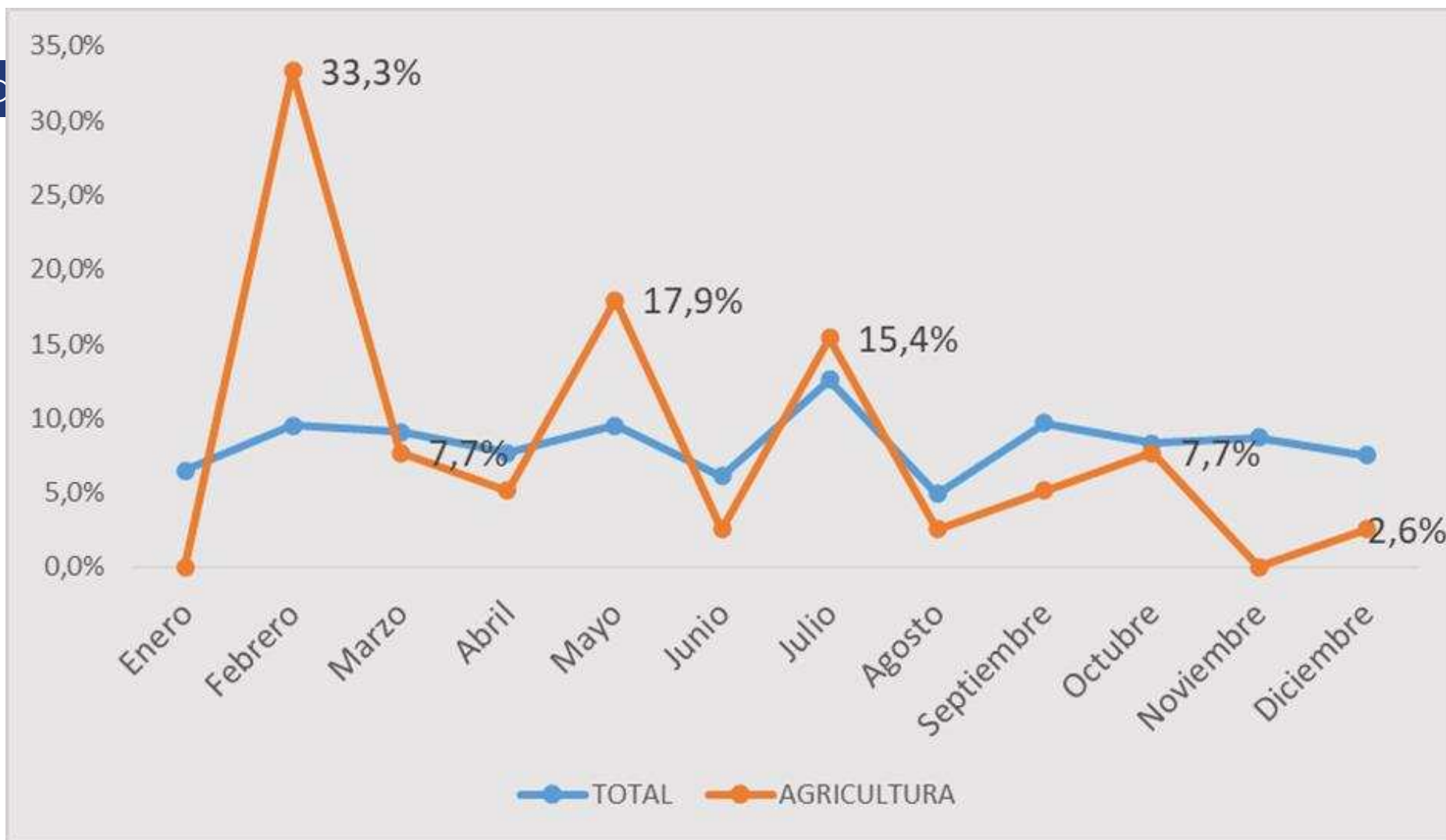
ALT Mortales in itinere. División de Agricultura

ÍNDICE DE INCIDENCIA ACUMULADA ²	AGRICULTURA, GANADERÍA Y CAZA	TOTAL ACTIVIDADES
ALTM total	5,94	2,64
ALTM hombres	7,35	4,02
ALTM mujeres	2,22	1,04



Seguridad vial en el sector agrario 2025

Mes del año





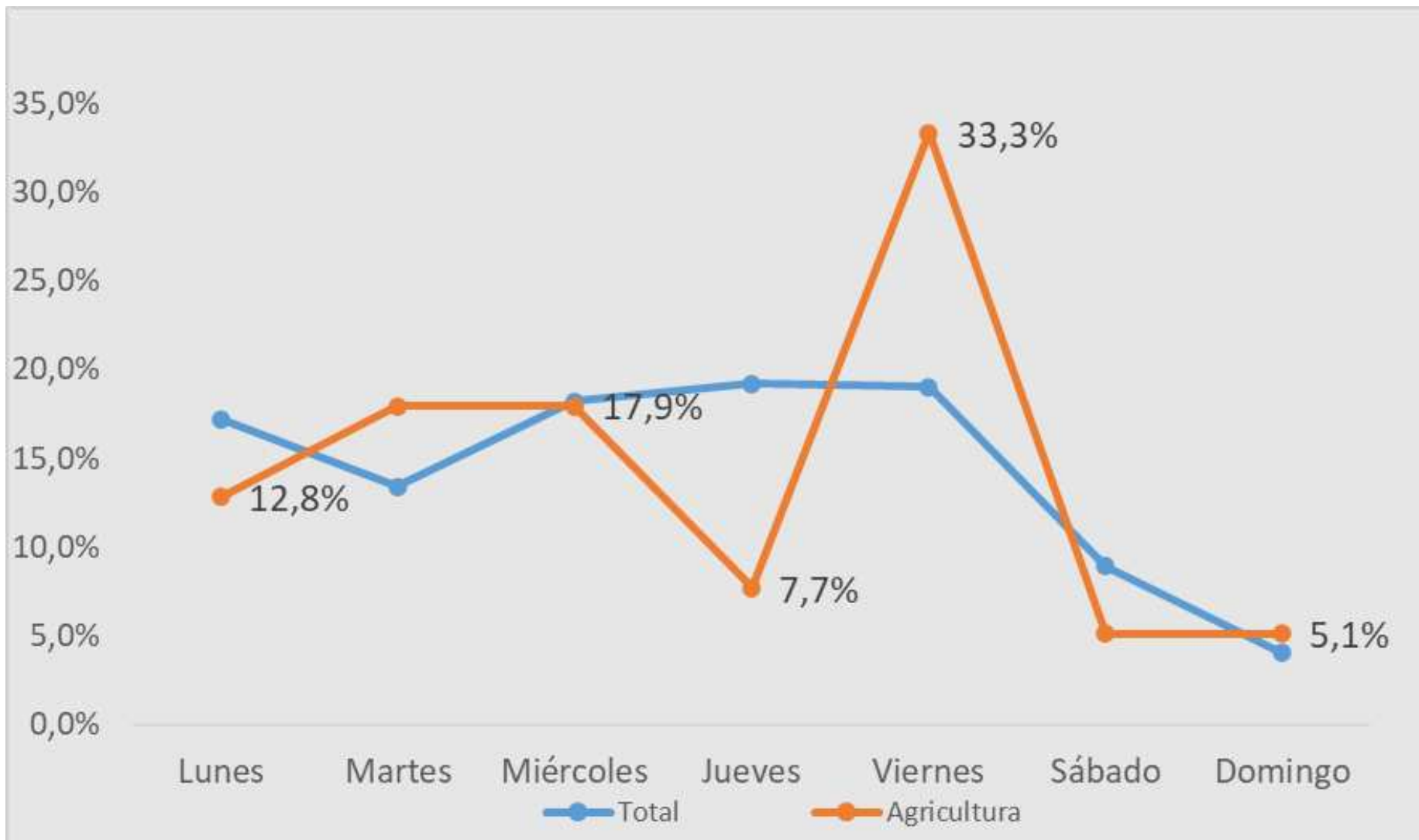
GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ECONOMÍA SOCIAL



Seguridad vial en el sector agrario 2024

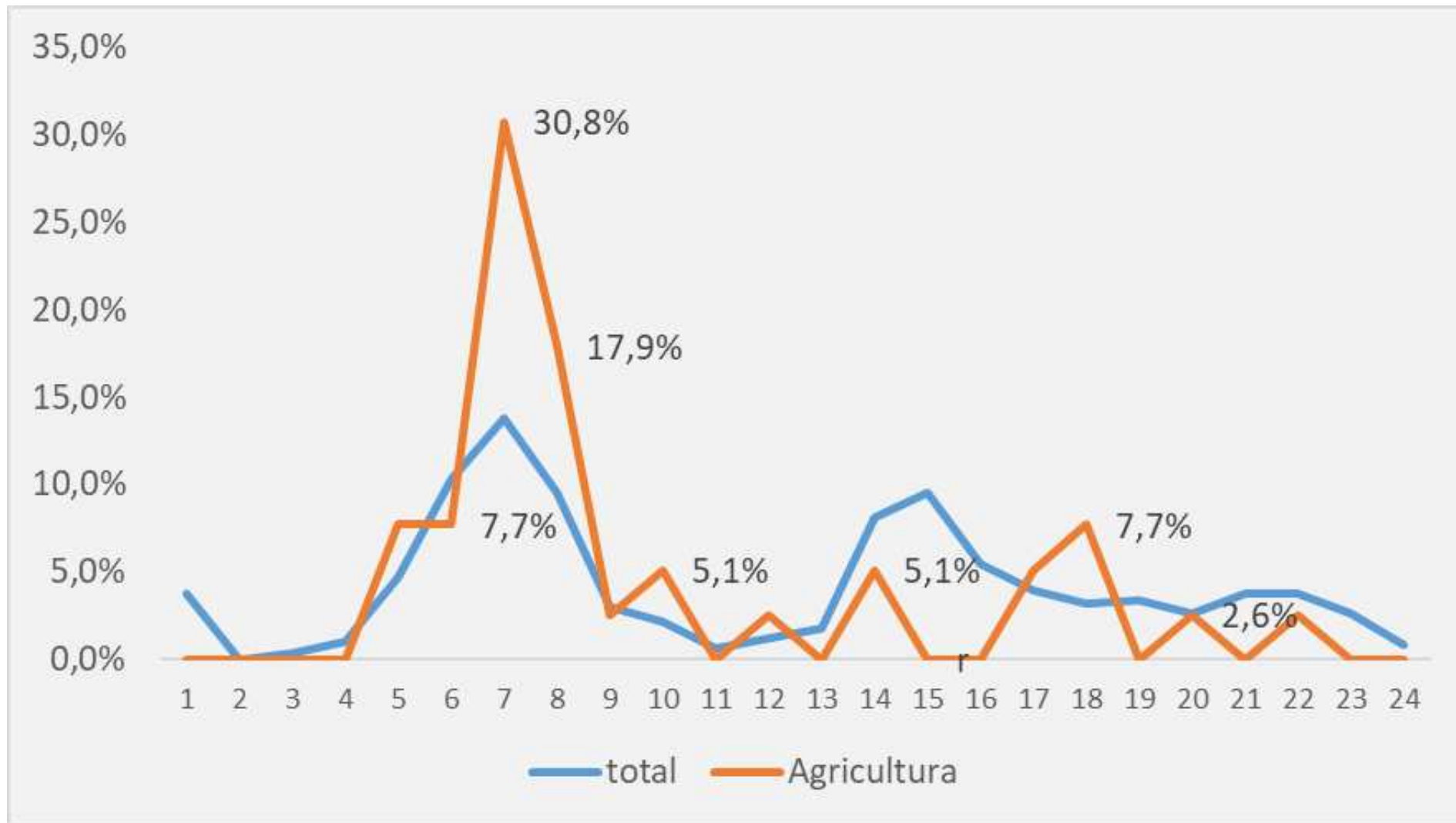
Día de la
semana



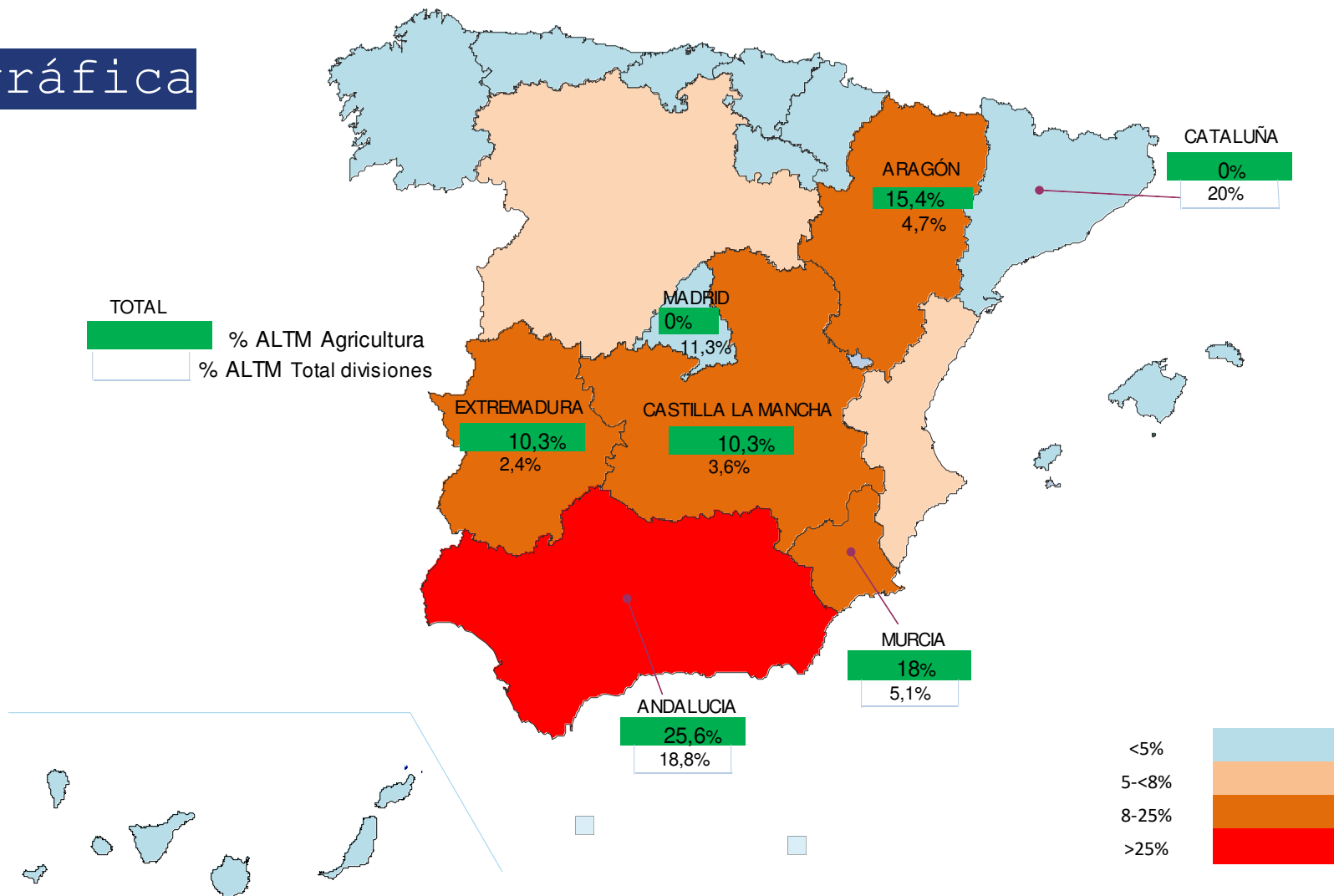


Seguridad vial en el sector agrario

Hora



Zona Geográfica



Vehículo empleado

División
Agricultura

Automóvil

54%



Tractor

18%



Camionetas
y furgones

13%



Total de
divisiones

Automóvil

56%



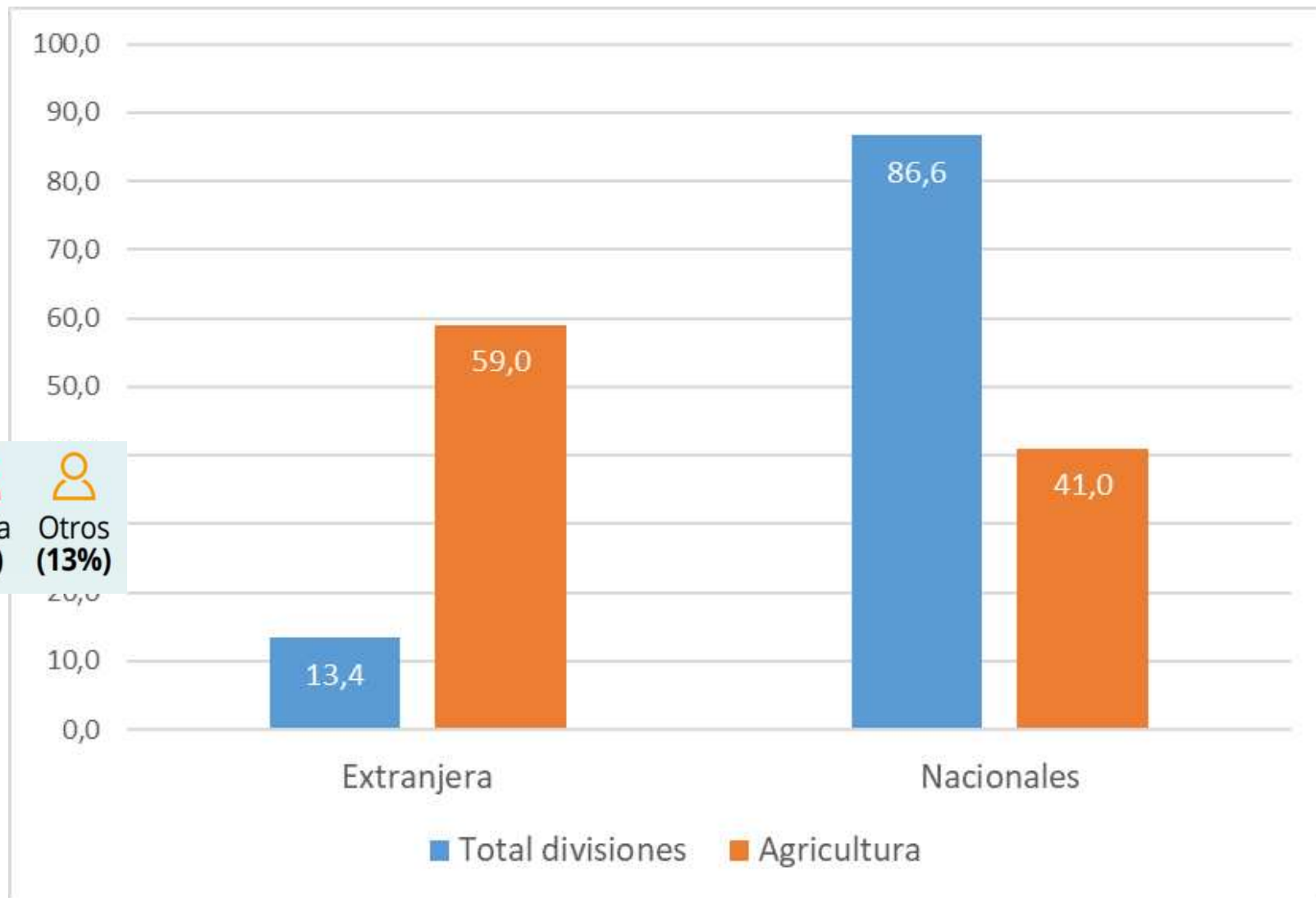
15,79%



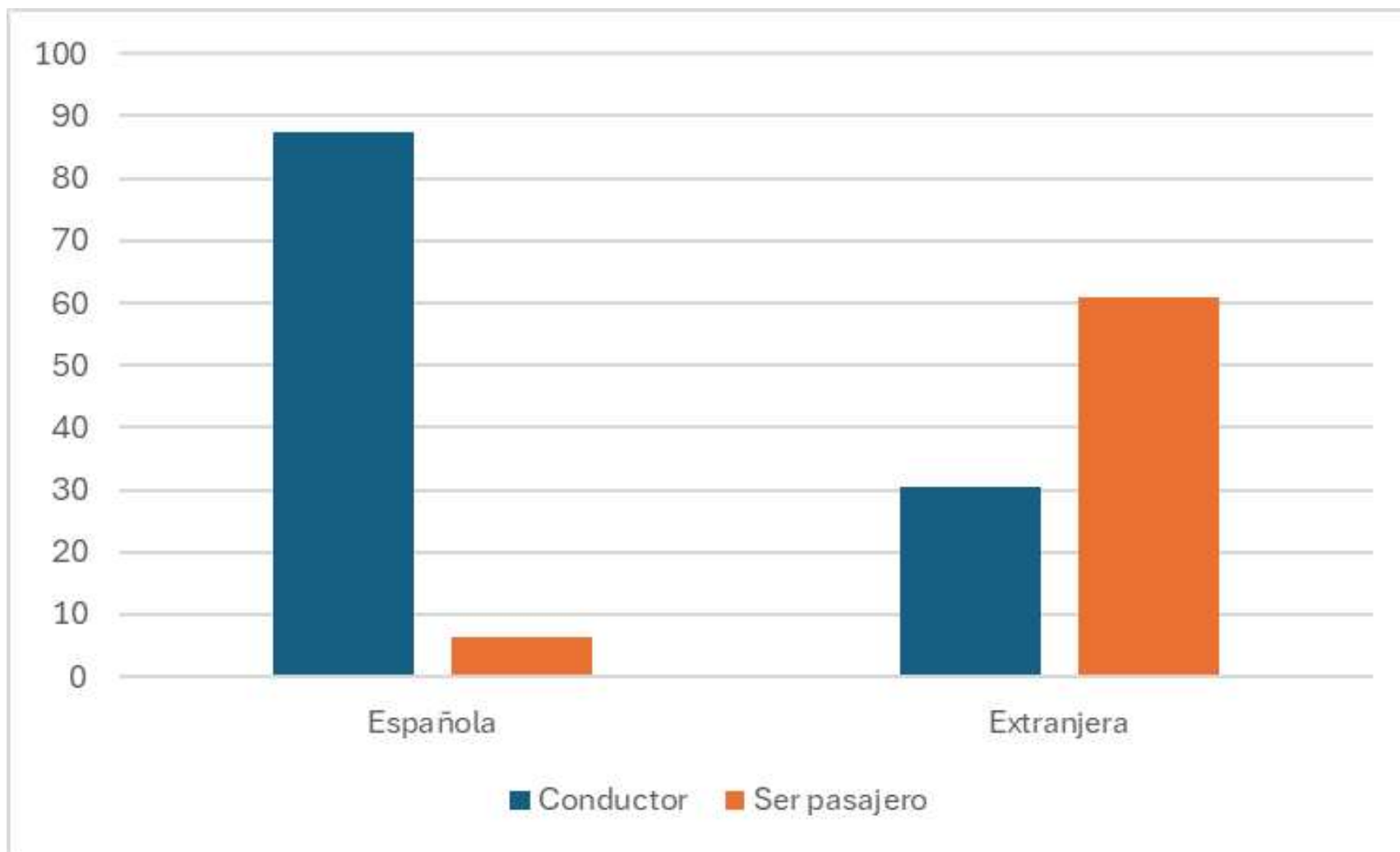
12,55%



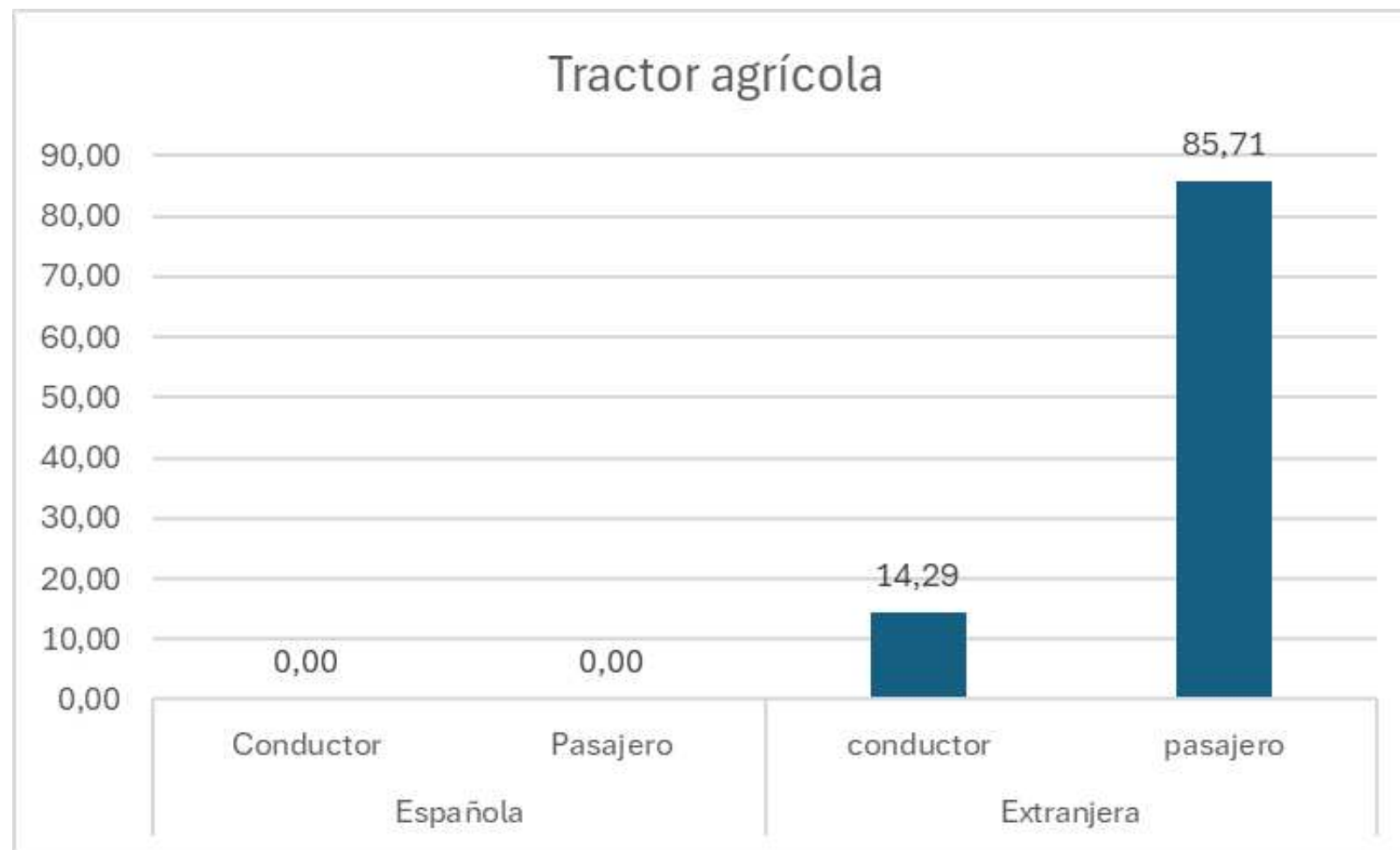
Nacionalidad.



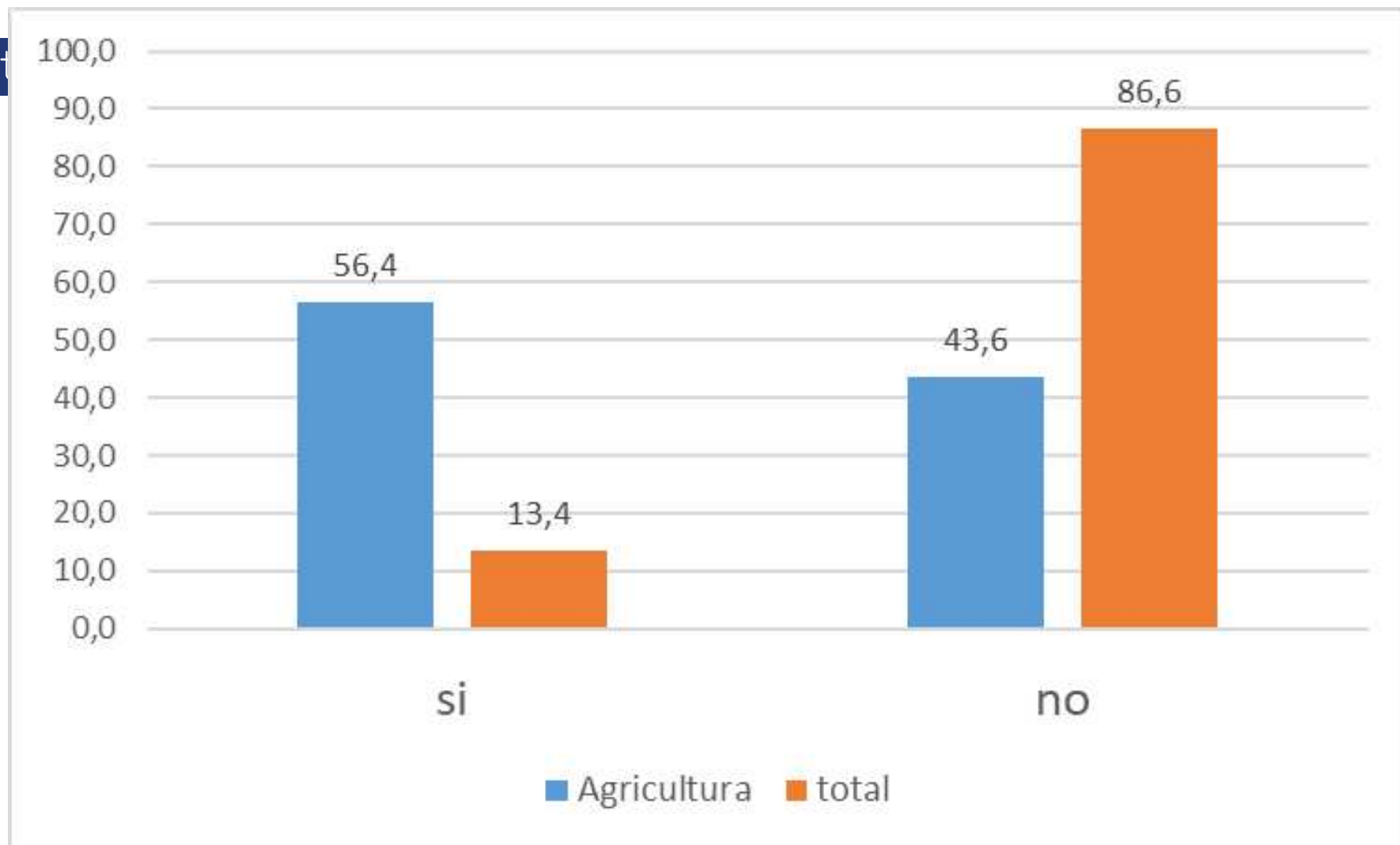
Actividad.
Conductor o
Pasajero.



Actividad.
Conductor o
Pasajero.

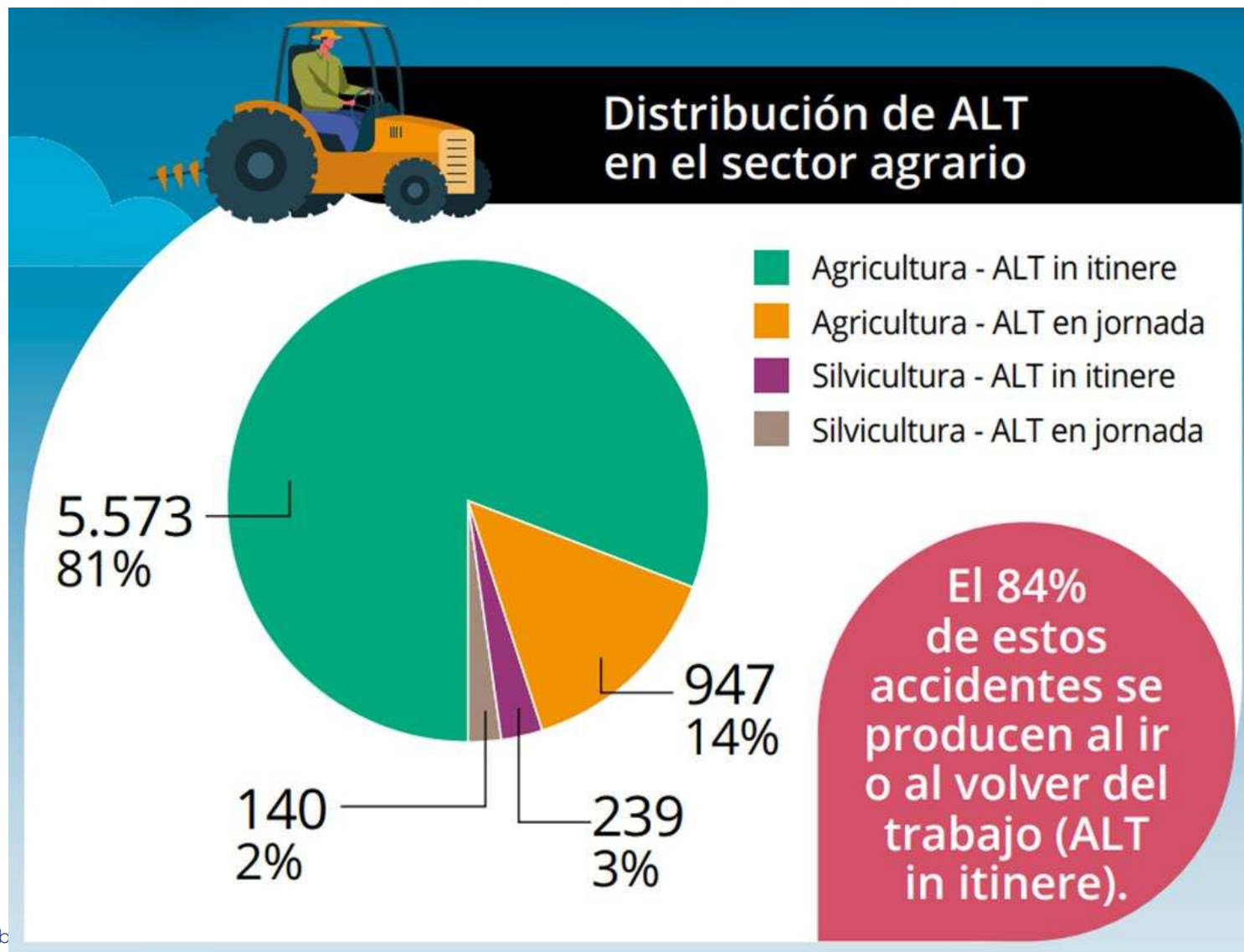


Accidentes múltiples



SILVICULTURA
EXPLOTACIÓN
FORESTAL.

Y



SILVICULTURA Y EXPLOTACIÓN FORESTAL.

- La mayor parte los sufren los **hombres**. 92,1% en jornada y 85,4% in itinere
- La mayor parte de accidentes lo sufren los **nacionales**: 80,7% en jornada y 85,4% in itinere
- Los accidentes suceden también a **horas más tempranas**.
- Los accidentes **múltiples** también son muy importantes: 22,9% en jornada y 29,3% in itinere

MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL.



MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL.

- **Factor Humano:**
 - Medidas desde una perspectiva de género.
Sensibilización sobre la percepción del riesgo y los valores de la masculinidad tradicional.
 - Medidas según la nacionalidad: diferencias idiomáticas y culturales.
 - Antigüedad en el puesto.



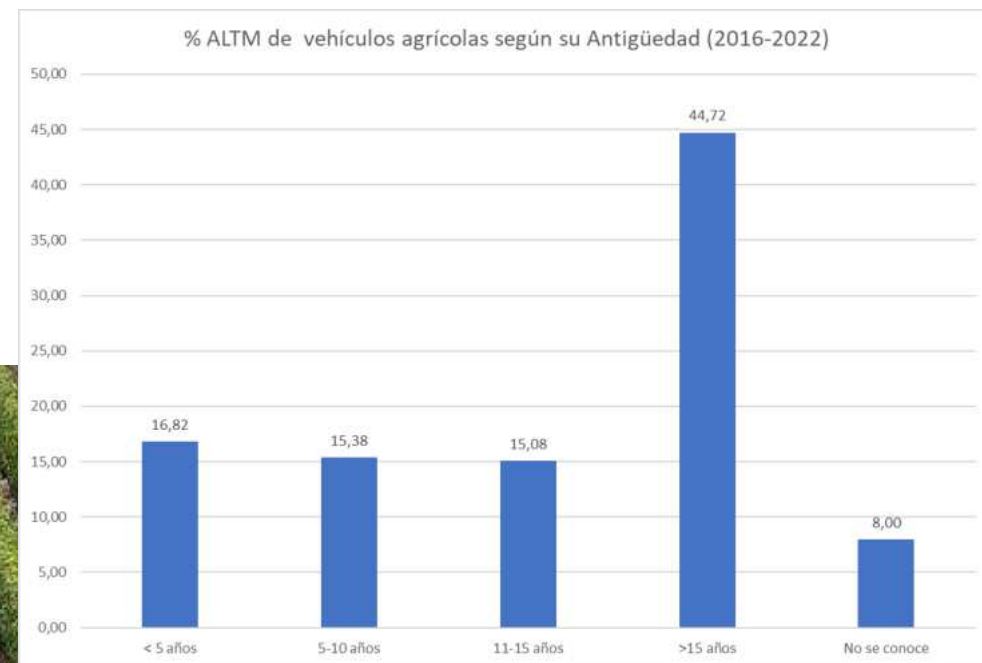
MEDIDAS DE SEGURIDAD VI.

- **Factor vía:**
 - Vías interurbanas: iluminación, ...
 - Accesos e incorporación desde vías secundarias, giros/cruces



MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL.

- **Factor Vehículo:**
 - Antigüedad del vehículo: renovación de la flota.
 - Mantenimiento e inspecciones: iluminación y visibilidad, freno, etc.
 - Sistemas de asistencia a la conducción.



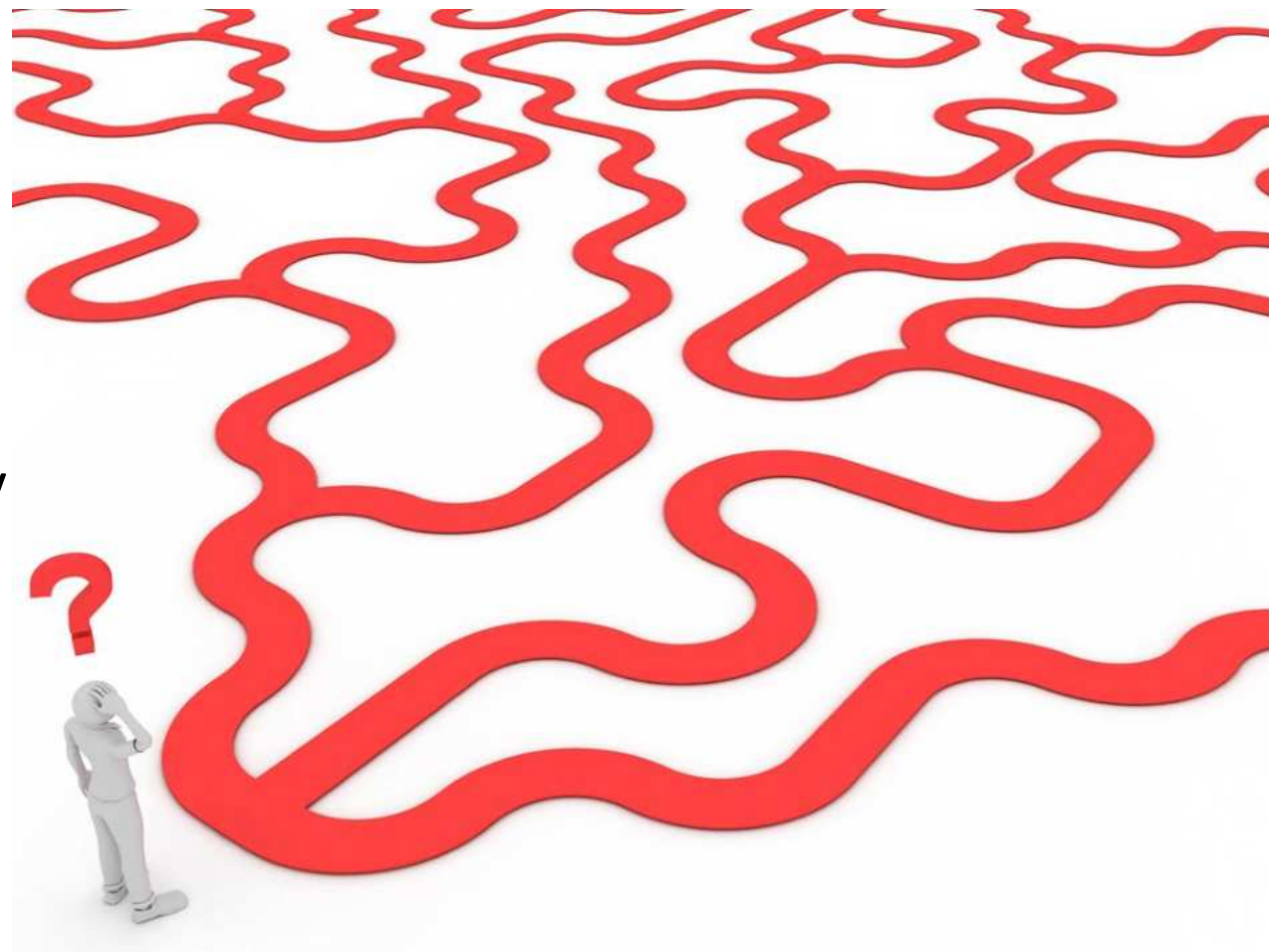
MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL.

- **Factor organización del trabajo y gestión preventiva:**
 - Evaluaciones de riesgos incluyan la seguridad vial.
 - Planificación de las medidas preventivas:
temporeros, migrantes, accidentes múltiples, horarios, ritmo de trabajo y los factores ambientales, etc...



CONCLUSIONES.

- Las diferencias de este sector con otros: sexo, nacionalidad, vehículo, región, etc...
- Las importantes diferencias dentro del sector, entre las divisiones de Agricultura y Silvicultura.



RETOS

- Elevado porcentaje de población extranjera.
- Estacionalidad y elevado porcentaje de personas autónomas y PYMES
- La renovación de los vehículos.



Muchas gracias

ivan.martinez@insst.mites.gob.es

www.insst.es