



GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS Y RECOMENDACIONES BÁSICAS
PARA PREVENIR LOS RIESGOS LABORALES
PROVOCADOS POR EL USO
DE DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS PORTÁTILES
EN LAS OPERACIONES O EN LAS INSTALACIONES DE EMPRESAS
DEL SECTOR DE OPERADORES LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE



Editan:

Comunidad de Madrid.
Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid

Ayuntamiento de Coslada.

Sergio Herradón, Concejal de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio,
Transportes y Turismo del Ayuntamiento de Coslada

Josefa Sánchez Pérez,
Coordinadora de Salud y Consumo. Concejalía de Desarrollo Económico,
Empleo, Comercio, Transportes y Turismo del Ayuntamiento de Coslada

La responsabilidad sobre los contenidos, valoraciones e interpretaciones de las publicaciones editadas corresponde a la entidad autora de los mismos. El Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo colabora en esta publicación y no se hace responsable de los contenidos de la misma ni las valoraciones e interpretaciones de sus autores. La obra recoge exclusivamente la opinión de su autor como manifestación de su derecho de libertad de expresión.

Contenidos:**Coordinación Técnica:**

M^ª Luz del Hierro. Técnica Concejalía de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio,
Transportes y Turismo del Ayuntamiento de Coslada

José Luis Villa, Consultor Técnico Riesgos Laborales

Desarrollo:

Centro Español de Logística

Coordinación Editorial:

Laureano Vegas. Departamento de Comunicación Centro Español de Logística.

Noviembre 2016

ÍNDICE

1. Presentación institucional

2. Objetivos de la Guía

3. Resumen de fuentes de Información

4. Situación Actual: Datos y conclusiones de la siniestralidad laboral general y en la actividad del transporte y la logística

5. Inventario de dispositivos electrónicos portátiles utilizados en las actividades logísticas y de transporte y los principales riesgos asociados

6. Análisis y evaluación de los riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles como herramienta de trabajo

7. Recomendaciones y tendencias

8. Fichas de buenas prácticas

9. Agradecimientos

1. Presentación institucional



Ángel Viveros, Alcalde de Coslada



**Sergio Herradón, Concejal de
Desarrollo Económico, Empleo,
Comercio, Transportes y Turismo
del Ayuntamiento de Coslada**

Tenemos el placer y la satisfacción de presentar este año una Guía de Buenas Prácticas y Recomendaciones Básicas para prevenir los riesgos laborales provocados por el uso de dispositivos electrónicos portátiles en las operaciones o en las instalaciones de empresas del sector de operadores logísticos y de transporte.

La presente Guía se ha realizado una vez más en el marco del Convenio específico entre la Comunidad de Madrid, a través del Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo, y el Ayuntamiento de Coslada, para la realización de actuaciones de fomento de la prevención de riesgos laborales en cumplimiento del Convenio Marco con la Federación de Municipios de Madrid.

Después de varios años en los que se había venido reduciendo la siniestralidad laboral, en 2015 se ha producido un incremento significativo, tanto a nivel nacional como de la Comunidad de Madrid.

En lo que se refiere al sector de las empresas de transporte y de operadores logísticos, cuyas actividades se desarrollan en un ambiente de tensión, de búsqueda de la máxima rapidez y de gran eficiencia, debido, fundamentalmente, a los flujos tensos que prevalecen hoy en día, los accidentes con baja en la Comunidad de Madrid han experimentado un incremento global superior al 25%.

Analizadas las posibles causas de este significativo incremento de la siniestralidad laboral, hemos llegado a la conclusión de que un factor relevante que sin duda ha contribuido, ha sido el incremento continuo en la utilización de dispositivos electrónicos portátiles, tanto como herramienta de trabajo para los profesionales del sector de la logística y del transporte, como para el uso particular durante la jornada laboral.

En la línea de mantener el compromiso de este Ayuntamiento con la prevención de riesgos laborales, hemos decidido profundizar en este tema, poniendo de manifiesto los riesgos existentes y proponiendo recomendaciones avaladas por agentes del sector muy involucrados y comprometidos con este objetivo.

El uso generalizado de dispositivos electrónicos portátiles, tanto en las operaciones de transporte como en las operaciones de almacenamiento, mejora sensiblemente la eficiencia y la calidad del trabajo, así como la fiabilidad de la información, pero también incrementa los riesgos laborales provocados al concentrar la atención en el dispositivo y prestar menos atención al entorno.

Las distracciones mientras se camina o mientras se conduce, debidas al creciente uso, profesional o privado, de dispositivos electrónicos portátiles, pueden ser una de las principales causas en el incremento de la siniestralidad laboral.

Deseamos con esta guía ofrecer un acercamiento innovador y práctico para la prevención de riesgos laborales, que contribuya de forma eficaz tanto a reducir la alta tasa de siniestralidad laboral, como a mitigar sus efectos.

2. Objetivos de la Guía

El uso generalizado de dispositivos electrónicos portátiles como terminales de radiofrecuencia, teléfonos móviles inteligentes, o navegadores, en las operaciones y en las instalaciones logísticas, mejora sensiblemente la eficiencia y la calidad del trabajo, así como la fiabilidad de la información, pero también incrementa los riesgos laborales provocados al concentrar la atención en el dispositivo y prestar menos atención al entorno.

Los principales objetivos de esta Guía son los siguientes:

- **Identificar y prevenir los riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles como herramienta de trabajo**, por parte de trabajadores/as que desarrollan su actividad en empresas del sector de operadores logísticos y de transporte.
- **Identificar y prevenir los riesgos asociados al uso particular de dispositivos electrónicos portátiles**, por parte de trabajadores/as que desarrollan su actividad en empresas del sector de operadores logísticos y de transporte.
- **Identificar y documentar las mejores prácticas implantadas** en empresas del sector de operadores logísticos o de transporte, **para prevenir los riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos móviles**.
- **Difundir la presente Guía** a las empresas del sector de operadores logísticos y de transporte.

3. Estructura de la Guía y Fuentes de Información

a) Estructura de la Guía

Con el objetivo de facilitar el entendimiento de la información contenida en esta Guía, así como la implantación de las recomendaciones que se proponen, el contenido central del documento se ha estructurado de la siguiente forma:

- En el **Capítulo "Situación Actual"**, se presentan datos estadísticos que permiten entender la situación actual y la evolución de la siniestralidad laboral, a nivel general y en sector del transporte y la logística, tanto en el conjunto de España como de la Comunidad de Madrid
- En el **Capítulo "Inventario de dispositivos electrónicos portátiles utilizados en las actividades logísticas y de transporte y los principales riesgos asociados"** se define el concepto y se detallan los tipos de dispositivos electrónicos portátiles a los que se hace referencia a lo largo del presente documento. Además, en este capítulo, se identifican los perfiles profesionales o puestos de trabajo que utilizan este tipo de dispositivos, así como los riesgos asociados a la seguridad e higiene en el trabajo que puede provocar el uso de los mismos.
- En el **Capítulo "Análisis y evaluación de los riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos móviles como herramienta de trabajo"**, se analizan los riesgos y se realiza una evaluación detallada, a partir de criterios de probabilidad y gravedad, con el fin de poder determinar la criticidad de cada uno de ellos, para posteriormente y sobre esa base profundizar en las recomendaciones a realizar y en la prioridad de su implantación.

- En el **Capítulo 4 "Recomendaciones y tendencias"**, se incluyen las medidas recomendadas para la prevención de los riesgos evaluados y priorizados en el capítulo anterior, o para la mitigación de sus efectos o consecuencias. Así mismo, se hace referencia a **medidas que se están implantando en otros países de nuestro entorno** y que pueden marcar tendencia en este ámbito de la prevención.
- Finalmente, en el Capítulo **"Fichas de Buenas Prácticas"**, se incluyen: **buenas prácticas implantadas en empresas** para prevenir los riesgos por el uso de dispositivos electrónicos portátiles.

b) Fuentes de información

Para la elaboración de esta Guía se han tomado como referencia las siguientes fuentes de información:

- **Conclusiones del Focus Group sobre "Riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles en el sector del transporte y la logística"**, celebrado en el Centro Español de Logística, el pasado 25 de octubre de 2016, con la participación de las **empresas e instituciones representativas** y expertos del sector que se indican a continuación.

Institución	Nombre	Cargo
ADECCO Outsourcing	Juan José Ruiz Ampuero	Product Manager Outsourcing Logístico
BP OIL ESPAÑA	Carlos Pérez García	HSSE - Road Safety Operations and Technical Coordinator
SEUR	Margarita Servate García	Responsable de Prevención de Riesgos Corporativos.
CEL	Ramón García García Esther Sánchez Sierra	Director de Innovación y Proyectos Responsable de Formación
AYUNTAMIENTO DE COSLADA	María Luz del Hierro	Técnica de Concejalía de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio, Transportes y Turismo.

- **Experiencias aportadas** por otras empresas del sector consultadas.
- **Normativa aplicable** en materia de seguridad y salud en el trabajo.
- **Datos de accidentes laborales** en la Comunidad de Madrid, del **Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST)**.
- **Instituto Nacional de Estadística**.
- **Estadísticas de accidentes de trabajo del Ministerio de Empleo y Seguridad Social**.

4. Situación Actual: Datos y conclusiones de la siniestralidad laboral general y en la actividad del transporte y la logística

A continuación, se presenta un resumen de los principales datos sobre siniestralidad general y del sector del transporte y el almacenamiento, tanto a nivel nacional como de la Comunidad de Madrid.

a) Siniestralidad laboral en España

La siniestralidad laboral general y en el sector del transporte y el almacenamiento, durante el pasado año 2015, se puede resumir con las siguientes cifras:

Número total de accidentes laborales con baja en todos los sectores	529.248
En jornada laboral	458.023
In itinere	71.225
Número total de accidentes laborales con baja en el sector del transporte y el almacenamiento	36.976
En jornada laboral	33.328
In itinere	3.648
Porcentaje de los accidentes con baja en el sector sobre el total	6,99 %
Número de jornadas de trabajo perdidas en el sector	1.226.685

Fuente: Ministerio de Empleo y Seguridad Social

b) Siniestralidad laboral en la Comunidad de Madrid

Los datos de siniestralidad laboral en la Comunidad de Madrid fueron los siguientes:

Número total de accidentes laborales con baja en todos los sectores	81.252
En jornada laboral	66.610
In itinere	14.642
Número total de accidentes laborales con baja en el sector del transporte y el almacenamiento	7.839
En jornada laboral	6.906
In itinere	903
Porcentaje de los accidentes con baja en el sector sobre el total	9,7%

Fuente: IRSST - Datos provisionales sobre accidentes de trabajo en 2015

Fuente: Ministerio de Empleo y Seguridad Social

La comparación dentro del sector del transporte y el almacenamiento, con los datos del año 2014, arroja los siguientes resultados:

Sector	Total accidentes con baja		Total accidentes graves		Total accidentes con resultado de muerte	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Transporte terrestre y por tubería	3.026	3.858	15	26	4	12
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	1.464	1.794	8	1	1	-
Suma	4.490	5.652	23	27	5	12

Fuente: Ministerio de Empleo y Seguridad Social

c) Conclusiones generales

- En 2015 se ha producido un repunte de la siniestralidad laboral, tanto a nivel nacional como de la Comunidad de Madrid.
- Dentro de la Comunidad de Madrid, el mayor porcentaje de incremento de accidentes con baja se ha producido en el transporte terrestre, tanto en el total de accidentes, como en los accidentes graves y en los accidentes con resultado de muerte.
- En este contexto y teniendo en cuenta que, como veremos a lo largo de esta Guía, una parte muy importante de los accidentes se producen por distracciones y que la causa-raíz más importante de estas se encuentra en la pérdida de concentración provocado por el uso de dispositivos electrónicos portátiles, se considera necesario multiplicar los esfuerzos para prevenir y atajar esta causa en la medida de lo posible.

5. Inventario de dispositivos electrónicos portátiles utilizados en las actividades logísticas y de transporte y los principales riesgos asociados

En este capítulo se realiza una introducción o aproximación general a los riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles, incluyendo:

- Definición del concepto y de los tipos de dispositivos electrónicos portátiles a los que se hace referencia a lo largo del presente documento.
- Los tipos de profesionales o puestos de trabajo que utilizan dispositivos electrónicos portátiles en las empresas del sector del transporte y la logística.
- Tipos de riesgos asociados a la seguridad e higiene en el trabajo que puede provocar el uso de los dispositivos electrónicos portátiles.

5.1 Tipos de dispositivos electrónicos portátiles

Los dispositivos electrónicos portátiles pueden recibir o emitir información, bien a través de un operador público de telecomunicaciones, o bien pueden ser un terminal portátil de un sistema informático de gestión de almacenes o de flotas de vehículos al que se encuentran conectados.

Los tipos de dispositivos electrónicos portátiles habitualmente empleados en el sector del transporte y la logística son los siguientes:

- **Terminal tipo PDA**

Un PDA (Personal Digital Assistant o Ayudante personal digital), es un dispositivo de pequeño tamaño, que puede combinar un ordenador, teléfono/fax, Internet y conexiones de red.



- **Terminal industrial**

Se trata de dispositivos muy resistentes para el uso en entornos industriales como, por ejemplo, en almacenes, cuyas pantallas y teclados pueden ser configurados para hacer su uso más fácil y seguro.



- **Terminal embarcado**

Se trata de dispositivos también muy resistentes diseñados para ser montados en vehículos industriales como carretillas elevadoras.



- **Terminales "manos libres"**

Se trata de dispositivos que se pueden acoplar a prendas de vestir, como el cinturón, o a partes del cuerpo, como la muñeca. Se utilizan en almacenes para llevar a cabo trabajos de picking, de recepción de mercancía, o de inventario.

Dependiendo de la tecnología empleada, este tipo de dispositivos pueden formar parte de sistemas tales como:

- **"Pick to light"**, que guían visualmente a la persona hacia las ubicaciones exactas del almacén donde debe recoger o ubicar un artículo.



- **"Pick by voice"**, que se basan en mensajes de voz. El/la operario/a de almacén lleva unos auriculares a través de los que recibe un mensaje de voz con instrucciones. A su vez, el/la operario/a emite un mensaje de voz a través del cual confirma que ha realizado la operación.



- **GPS - Navegador**

Se trata de un dispositivo electrónico que integra diferentes componentes (antena de conexión con satélites, cartografía digital, software para cálculo de rutas), con el objetivo de facilitar la navegación entre dos puntos de la superficie terrestre a través de una ruta.

Son utilizados para los/as trabajadores/as con movilidad, tanto para conocer los destinos como para poder estar localizados en todo momento.

Entre las aplicaciones de los GPS las más utilizadas se encuentran las que se emplean en vehículos, que es el tipo de aplicación de que disponen la mayor parte de los vehículos que realizan transporte de mercancías.



- **Smartphone**

Un Smartphone es un teléfono celular con pantalla táctil, que permite a la persona conectarse a internet, gestionar cuentas de correo electrónico e instalar otras aplicaciones y recursos a modo de pequeño computador.



- **Tableta**

Una tableta, (del inglés tablet), es un ordenador portátil de mayor tamaño que un Smartphone o un PDA, integrada en una pantalla táctil con la que se interactúa con los dedos o con un punzón, que utiliza un teclado de tipo virtual.



5.2 Profesionales o puestos de trabajo que utilizan dispositivos electrónicos portátiles

En este punto se describen los puestos de trabajo en las empresas del sector del transporte y la logística que emplean dispositivos electrónicos portátiles, como recurso necesario para el desarrollo de su actividad profesional.

En cada caso se especifica brevemente las principales funciones o actividades del puesto de trabajo y el tipo o tipos de dispositivo electrónico portátil que utiliza para el desarrollo de su actividad profesional.

a) Operario/a de almacén

▪ Principales actividades que realiza

Dependiendo de la asignación de actividades que se realice, un/a operario/a de almacén puede realizar funciones de: carga y descarga de camiones; recepción, clasificación y ubicación de mercancía; preparación de pedidos; empaquetado y embalaje de mercancía para su expedición; control de inventario; mantenimiento del orden y la limpieza del almacén.

▪ Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as

- Terminal industrial ó terminal de manos libres.

b) Supervisor/a o encargado/a de almacén

▪ Principales actividades que realiza

Es responsable de la asignación de actividades a los/as operarios/as, del apoyo en la realización de los trabajos y del control de los trabajos que se llevan a cabo en el almacén.

▪ Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as

- Smartphone o tableta.

c) Conductor/a de carretilla elevadora o de transpaleta eléctrica

▪ Principales actividades que realiza

Dependiendo de la asignación de actividades que se realice, un/a conductor/a de carretilla elevadora puede realizar funciones de: carga y descarga de camiones; transporte interno desde zona de recepción y ubicación de mercancía en almacén; desubicación de mercancía y transporte interno a zona de expedición.

▪ Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as

- Terminal embarcado en la propia carretilla.

d) Conductor/a de **vehículo ligero** asignado a **transporte de tipo capilar**

▪ Principales actividades que realiza

Control de la mercancía cargada para reparto; transporte y entrega de la mercancía a los/as destinatarios/as de la misma; control de mercancía recogida de cargadores o expedidores; transporte de mercancía recogida al almacén de clasificación; comunicación con el gestor/a de tráfico para comunicación de incidencias en operaciones de reparto o de recogida de mercancía.

▪ **Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as**

- GPS - Navegador
- PDA para el registro de operaciones de entrega que requieran la firma del receptor.
- Smartphone o teléfono móvil.

e) Conductor/a de **vehículo pesado** asignado a **transporte de tipo capilar**

▪ **Principales actividades que realiza**

Control de la mercancía cargada para reparto; transporte y entrega de la mercancía a los/as destinatario/as de la misma; control de mercancía recogida de cargadores o expedidores; transporte de mercancía recogida al almacén de clasificación; comunicación con el gestor/a de tráfico para comunicación de incidencias en operaciones de reparto o de recogida de mercancía.

▪ **Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as**

- GPS - Navegador
- PDA para el registro de operaciones de entrega que requieran la firma del receptor.
- Smartphone o teléfono móvil.

f) Conductor/a de **vehículo ligero** asignado a transporte de **larga distancia**

▪ **Principales actividades que realiza**

Transporte de larga distancia de mercancía entre un/una remitente y un/una destinatario/a, o entre dos naves de una empresa de transporte; comunicación con el/la gestor/a de flota para comunicación de incidencias.

▪ **Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as**

- GPS - Navegador
- Smartphone o teléfono móvil.

g) Conductor/a de **vehículo pesado** asignado a **transporte de larga distancia**

▪ **Principales actividades que realiza**

Transporte de larga distancia de mercancía entre un/una remitente y un/una destinatario/a, o entre dos naves de una empresa de transporte; comunicación con el/la gestor/a de flota para comunicación de incidencias.

▪ **Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as**

- GPS - Navegador
- Smartphone o teléfono móvil.

h) Gestor/ra de tráfico o de flota de vehículos

▪ **Principales actividades que realiza**

- Planificar, asignar a conductor/a y controlar las rutas de reparto y de recogida de mercancía.
- Planificar y controlar el transporte de larga distancia.

- **Dispositivos electrónicos portátiles empleados**

- Smartphone o Tableta.

i) Gestor/a Comercial

- **Principales actividades que realiza**

- Contactos telefónicos y visitas a empresas para atención a clientes y captación de nuevos clientes, con la necesidad de desplazamiento en vehículo propio o de empresa.

- **Dispositivos electrónicos portátiles empleado/as**

- Smartphone o Tableta.

5.3 Tipos de riesgos asociados al uso de los dispositivos electrónicos portátiles

La vista, la musculatura de cuello y espalda, así como la estabilidad mental, pueden verse afectadas por el uso indebido de dispositivos electrónicos portátiles, pero sin duda los accidentes provocados como consecuencia de las distracciones que se producen mientras se emplean estos dispositivos, representan el mayor de los riesgos sobre la salud.

A continuación, se identifican los principales riesgos profesionales asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles.

a) Daños a la vista

La luz que emite la pantalla de un "Smartphone" o de una tableta puede producir daños en la vista.

Un estudio realizado en la Universidad Complutense de Madrid, demuestra que si se expone la vista a la iluminación LED de estos dispositivos durante 72 horas de forma ininterrumpida, se destruiría el 93% de las células foto sensitivas de la retina, con unas consecuencias que serían irreversibles.

La luz que desprenden estos dispositivos es la misma que emite una televisión, pero el problema es la corta distancia a la que el aparato se suele colocar de los ojos.

Por lo tanto, la distancia y el tiempo de exposición son dos factores clave.

b) Problemas músculo-esqueléticos en cuello y espalda

Otro de los problemas es que las posturas que se suelen adoptar al usar estos dispositivos no suelen ser las más adecuadas.

Si, además, el uso se prolonga en el tiempo a lo largo del día, se pueden ocasionar dolores cervicales y de espalda.

Una postura recomendable es sentarse en una silla y apoyar el dispositivo en la mesa.

También es mejor usar las dos manos. Así se evita forzar el dedo pulgar, lo que puede provocar tendinitis.

c) Depresión, ansiedad e insomnio

Estudios realizados por diferentes universidades y centros de investigación demuestran que un uso excesivo de los dispositivos electrónicos portátiles puede provocar depresión, ansiedad e insomnio.

Se corre el riesgo adicional de aislarse del mundo real.

d) Distracciones mientras se conduce un vehículo

Según la información publicada por la DGT, en 2011 cuatro de cada diez accidentes de tráfico estuvieron causados por distracciones, provocando 904 muertos y 4.590 heridos graves y se estima que el móvil o el Smartphone están actualmente en el origen de más del 70 % de las distracciones al volante. De lo anterior se deduce que entre el 25% y el 30% de los accidentes de tráfico son provocados por distracciones al volante debidas al uso de dispositivos electrónicos.

- Usar el 'Smartphone', o reprogramar el GPS, mientras se conduce multiplica por cinco las posibilidades de sufrir un accidente.
- Escribir un mensaje de texto supone apartar la mirada de la carretera unos cinco segundos. Esto se traduce en que si se circula a 100 km/h y se envía por whatsapp, se puede estar conduciendo más de 120 metros sin mirar a la carretera.
- Además, se pierde la concentración y se deja de percibir más del 40% de las señales de tráfico.

Un conductor/a que habla por el móvil no es consciente de que:

- Pierde la capacidad de conducir a una velocidad constante.
- No es capaz de mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.
- Incrementa su tiempo de reacción entre 0,5 y 2 segundos.

El problema se encuentra en que cuando se usa el dispositivo electrónico, la mente del conductor/a no está centrada en la conducción y ahí es donde se incrementa enormemente la probabilidad del riesgo.

Por tanto, **no es tan importante el tipo de dispositivo ni la tecnología empleada (por ejemplo, si se habla con manos libres empleando bluetooth), sino que lo verdaderamente importante es la pérdida de la concentración y la distracción que se produce.**

Las consideraciones anteriores también se pueden y deben aplicar en parte a la conducción de carretillas elevadoras en un almacén.

e) Distracciones mientras la persona se desplaza a pie

La Fundación Mapfre, afirma que el 98% de los accidentes en los que el responsable es el/la viandante, están causados por el uso de los Smartphone. De esta forma, el riesgo que corren los/las viandantes puede llegar a aumentar un 40% cuando se está haciendo uso del móvil y de los auriculares.

Durante el desplazamiento de un operario/a través de un almacén o de una nave de transporte, el uso de un dispositivo electrónico portátil incrementa sin duda el riesgo de:

- Sufrir una caída a distinto nivel

- Sufrir una caída al mismo nivel
- Chocar contra un objeto inmóvil
- Chocar contra un objeto móvil
- Pisar sobre un objeto
- Sufrir un atrapamiento
- Sufrir un atropello o un golpe contra un vehículo

En este entorno profesional todavía no hay estadísticas en las que apoyarse, pero los efectos de la distracción o de la pérdida de concentración de un/a peatón/a por el uso de un dispositivo electrónico, es perfectamente extrapolable a la que puede experimentar un operario/a en el interior del almacén en el que trabaja.

6. Análisis y evaluación de riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles como herramienta de trabajo

En este capítulo se realiza un análisis de los riesgos asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles en el sector del transporte y de la logística.

El objetivo es priorizar y determinar las medidas más apropiadas en cada caso, para prevenir el riesgo o mitigar sus consecuencias, en función de la probabilidad y de las consecuencias del mismo.

La evaluación de riesgos incluida en este capítulo, se ha realizado atendiendo a criterios de **probabilidad** de que ocurra el suceso y de **gravedad** de las consecuencias que tendría en el caso de suceder.

A continuación se especifican los criterios que se han empleado/a para determinar la probabilidad y la gravedad.

a) Criterios para la determinación de la probabilidad

El criterio de probabilidad pone el énfasis en la posibilidad de que ocurra un suceso.

En el ámbito de los riesgos laborales asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles, la probabilidad de que ocurra un suceso mientras se usa uno de estos dispositivos, tiene una relación directa con:

- El **número de dispositivos** electrónicos que una persona debe o puede manejar al realizar su actividad profesional.
- La **frecuencia de uso** de dichos dispositivos electrónicos.
- El **tiempo medio de duración** por cada vez que se usa el dispositivo electrónico.

A continuación se especifican los criterios que se han empleado para determinar la probabilidad del riesgo, por el uso de dispositivos electrónicos portátiles, en el sector de las empresas de transporte y logística.

Criterios para determinar la PROBABILIDAD del riesgo:

1. Número de dispositivos electrónicos empleado/as en el desarrollo de la actividad (A)

- ✓ **Bajo:** Se dispone de un solo dispositivo.
- ✓ **Medio:** Se dispone de un máximo de dos dispositivos⁽¹⁾.
- ✓ **Alto:** Se dispone de tres o más dispositivos⁽¹⁾.

⁽¹⁾ No se contempla el uso simultáneo de más de un dispositivo, sino el hecho de que cuanto mayor sea el número de dispositivos, mayor será la frecuencia de uso y mayor será también la probabilidad del riesgo.

2. Frecuencia y duración de uso de los dispositivos (B)

- ✓ **Baja:** El dispositivo se usa **pocas veces** y de **poca duración** cada vez
- ✓ **Media:** El dispositivo se usa **muchas veces** y de **poca duración** media cada vez, o se usa **pocas veces** y de una **duración media significativa** cada vez.

- ✓ **Alta:** El dispositivo se usa **muchas veces** y de una **duración media significativa** cada vez.

3. Valores asignados

Para la evaluación de la probabilidad del riesgo se han utilizado los siguientes valores:

Nivel	Valor asignado
Bajo / a	1
Medio / a	2
Alto /a	3

Determinación de la **PROBABILIDAD** del riesgo (P)

La probabilidad del riesgo se determina a partir de la combinación de los dos criterios anteriormente indicados, mediante la siguiente fórmula:

PROBABILIDAD (P) = A (Valor del nº de dispositivos) x **B** (valor de la frecuencia y duración de uso)

b) Criterios para la determinación de la gravedad

El criterio de gravedad pone el énfasis en las consecuencias negativas que el suceso puede ocasionar.

En el ámbito de los riesgos laborales asociados al uso de dispositivos electrónicos portátiles, la gravedad de un suceso mientras se usa uno de estos dispositivos, tiene una relación directa con las consecuencias que el suceso podría tener sobre:

- La salud de las personas.
- El medio ambiente

Criterios para la determinación de la **GRAVEDAD** del riesgo:

1. Consecuencias negativas sobre la salud (C)

- ✓ **Baja:** Provoca daños leves con baja laboral inferior a 1 mes.
- ✓ **Media:** Provoca daños graves, no irreversibles, y baja laboral hasta 6 meses
- ✓ **Alta:** El suceso provoca daños muy graves que pueden llegar a ser irreversibles y eventualmente puede causar la muerte.
- ✓ **Muy alta:** El suceso puede provocar daños graves o muy graves a varias o a muchas personas, que pueden llegar a ser irreversibles y causar la muerte.

2. Consecuencias negativas sobre el medio ambiente (D)

- ✓ **Baja:** No provoca daños o provoca daños muy leves a los elementos naturales, cuya solución no requiere medidas de restauración.
- ✓ **Media:** Provoca un daño significativo a los elementos naturales, cuya solución requiere medidas de restauración simples y no muy costosas.
- ✓ **Alta:** Provoca un daño grave a los elementos naturales, cuya solución requiere medidas de restauración complejas y costosas.
- ✓ **Muy alta:** Provoca un daño muy grave a los elementos naturales, que puede ser irreversible o, en caso contrario, requerirá recursos extraordinariamente costosos o complejos para su restauración.

Las consecuencias más negativas sobre el medio ambiente tienen lugar en los casos en que tras ocurrir un accidente, se produce una emisión de gases contaminantes o el derrame de una sustancia peligrosa.

3. Valores asignados

Para la evaluación de las consecuencias del riesgo se han utilizado los siguientes valores:

Nivel	Valor asignado
Baja	1
Media	2
Alta	3
Muy Alta	4

Determinación de la GRAVEDAD del riesgo (G)

La gravedad del riesgo se determina a partir de la combinación de los dos criterios anteriormente indicados, mediante el siguiente algoritmo:

GRAVEDAD (G) = C (Valor del impacto en personas) x **D** (valor del impacto en el medio ambiente)

c) VALOR total del riesgo

El valor total del riesgo se determina multiplicando el valor obtenido de probabilidad por el valor obtenido de gravedad:

$$\text{VALOR (V)} = \text{PROBABILIDAD (P)} \times \text{GRAVEDAD (G)}$$

d) Evaluación de riesgos

Por cada puesto de trabajo se evalúa el riesgo debido al uso de dispositivos electrónicos portátiles, aplicando los criterios de probabilidad y gravedad anteriormente indicados.

En el siguiente cuadro se incluye la evaluación de riesgos de los puestos de trabajo que son objeto de análisis, que aparecen ordenados según el valor calculado para la criticidad.

Puesto de trabajo	Probabilidad del riesgo (P)			Gravedad del riesgo (G)			Criticidad del riesgo $C = (P \times G)$
	Nº de dispositivos necesarios (A)	Frecuencia y duración de uso (B)	Probabilidad $P = (A * B)$	Impacto en la salud de las personas (C)	Impacto en el medio ambiente (D)	Gravedad $G = (C * D)$	
Conductor/a de vehículo cisterna - mercancía peligrosa	2	2	4	4	4	16	64
Conductor/a de vehículo pesado - Tte. capilar	3	2	6	4	1	4	24
Conductor/a de vehículo pesado - larga distancia	2	1	2	4	3	12	24
Conductor/a de vehículo ligero - Tte. capilar	3	2	6	3	1	3	18
Conductor/a de vehículo ligero - larga distancia	2	1	2	4	2	8	16
Gestor/a comercial	1	3	3	4	1	4	12
Gestor/a de tráfico o de flota	1	3	3	3	1	3	9
Operario/a almacén	1	2	2	3	1	3	6
Conductor/a de carretilla	1	2	2	3	1	3	6
Supervisor/a de almacén	1	2	2	2	1	2	4

A la vista de los resultados obtenidos se extraen las siguientes conclusiones:

- Los puestos de trabajo con una **mayor probabilidad** de provocar un suceso son:
 - El **conductor/a de vehículo dedicado al transporte capilar**, tanto si se trata de un vehículo pesado como si es un vehículo ligero, debido especialmente a que pueden utilizar hasta tres dispositivos electrónicos diferentes para realizar su trabajo.
- Los sucesos que pueden generar las **consecuencias más graves** son los ocasionados por:
 - Conductor/a de **vehículo cisterna** que transporta **mercancía peligrosa**.
 - Conductor/a de **vehículo pesado de larga distancia**.
- En conjunto, los puestos de trabajo que pueden provocar un **mayor riesgo** asociado al uso de dispositivos electrónicos portátiles son:
 - Conductor/a de **vehículo cisterna** que transporta **mercancía peligrosa**.
 - Conductor/a de **vehículo pesado** dedicado a la **distribución capilar**.
 - Conductor/a de **vehículo pesado** dedicado al transporte de **larga distancia**.

Analizando más a fondo los factores que afectan a la probabilidad, se extraen las siguientes conclusiones:

- **Puestos de trabajo que requieren la utilización de un mayor número de dispositivos:**
 - Conductor/a de vehículos que se dedican al transporte capilar (recogida y reparto de mercancía), que pueden emplear hasta 3 tipos de dispositivos diferentes.
 - Conductor/a de vehículos que realizan transporte de larga distancia, que pueden emplear 2 tipos de dispositivos diferentes.
- **Puestos de trabajo que utilizan sus dispositivos móviles con más frecuencia:**
 - Conductor/a de vehículos dedicados al transporte capilar.
 - Gestor/a comercial.
 - Gestor/a de tráfico.
 - Operario/a de almacén.
 - Conductor/a de carretilla elevadora.
- **Puestos de trabajo en los que el uso del dispositivo es de mayor duración:**
 - Gestor/a comercial.
 - Gestor/a de tráfico.

En el análisis de riesgos realizado en este capítulo, sólo se han tenido en cuenta los dispositivos electrónicos que se emplean como herramienta de trabajo y que, por tanto, son habitualmente aportados por la empresa.

Si los profesionales cuyos riesgos han sido analizados tienen la posibilidad de emplear sus propios dispositivos electrónicos para su uso personal, entonces los riesgos indicados anteriormente se verían sensiblemente incrementados.

7. Recomendaciones y tendencias

Todas las recomendaciones incluidas en este capítulo están enfocadas a un uso más racional y controlado de los dispositivos electrónicos portátiles.

7.1 Recomendaciones generales para todos los puestos de trabajo analizados en esta Guía

- **Formación y concienciación general de todo el personal**, acerca de los riesgos de todo tipo por el mal uso de los dispositivos electrónicos portátiles.

Se trata de una medida que debe realizarse de forma periódica, al menos una vez al año a todo el personal de la empresa, y que además debe formar parte de la formación que se imparte a las personas de nueva incorporación.

La formación general debe hacer especial hincapié en el riesgo que supone el uso de estos dispositivos cuando se conduce el vehículo particular en los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo, con el fin de prevenir los accidentes in itinere.

- **Formación y concienciación específica y exhaustiva de cada uno de los colectivos** (personal de oficinas, personal de almacén, conductor/a de vehículos de empresa, conductor/a de camiones).

Esta formación debe ser exhaustiva acerca de la utilización y de los riesgos de los dispositivos para uso profesional proporcionados por la propia empresa.

- **Prohibir el uso de dispositivos electrónicos particulares** (Teléfono móvil, Smartphone, etc.) en horario de trabajo, de forma muy especial en el caso de los puestos analizados en el capítulo anterior.

Puede parecer una medida dura, pero se considera muy necesaria, pues añadir un dispositivo más a los que de por sí requiere el desempeño de la actividad laboral incrementa significativamente la probabilidad de sufrir o de provocar un accidente.

Es necesario tener en cuenta que **toda prohibición debe llevar aparejada**, para que se efectiva:

- Algún **mecanismo de control**.
- Algún tipo de **sanción para quien la incumple**.

Así pues, antes de prohibir se debe haber previsto la forma en que se va a controlar y las medidas disciplinarias que se aplicarán a quien no cumpla la norma.

En algunos casos, la prohibición de utilizar el dispositivo particular, puede o debe llevar aparejada la medida adicional de que dicho dispositivo no pueda estar al alcance del trabajador mientras realiza su trabajo. Es decir, que se deba depositar en un lugar seguro y alejado del puesto de trabajo.

En todos los casos, la prohibición debe estar precedida o acompañada por medidas enfocadas a la formación y la concienciación de los trabajadores/as.

- Reunir y publicar todas las recomendaciones anteriores en un documento de **política de uso de dispositivos móviles en el lugar de trabajo**, que deba ser **conocida y firmada** por todos los trabajadores/as.

Deberá ser escrita en lenguaje claro y sencillo y resumir todas las reglas y las acciones disciplinarias potenciales.

7.2 Recomendaciones específicas adicionales para los puestos de conductor/a de vehículo

Las recomendaciones incluidas a continuación se basan en la incorporación de soluciones tecnológicas.

- **Bloqueo de los dispositivos de GPS** para no poder ser manipulados durante la conducción.
- **Vinculación de los teléfonos móviles de empresa a dispositivos manos libres de los vehículos**, que tengan desactivada la función de emisión, de forma que el conductor/a puede saber quién está llamando, pero no puede responder la llamada mientras el vehículo se encuentre en marcha.
- **Desactivación total o parcial del dispositivo.**
 - **Sustitución del teléfono móvil o del Smartphone por un dispositivo embarcado** en el vehículo, que pudiendo realizar las mismas funciones que aquél, quede desactivado, de forma automática, durante la conducción.
 - Existen **aplicaciones "app"**, que se pueden descargar gratuitamente, **que pasan el Smartphone a un estado similar al de "modo avión"** en el momento en que el vehículo se pone en marcha, de forma que contesta a las llamadas con un mensaje automático informando de que el usuario/a no puede responder porque está conduciendo.

Otras de estas aplicaciones emiten un mensaje indicando que puede dejar un mensaje con una duración limitada a "x" segundos, que el usuario/a podrá escuchar pero no podrá responder hasta que no detenga el vehículo.

7.3 Tendencias

A continuación se mencionan algunas de las iniciativas más relevantes que actualmente se están desarrollando en países de nuestro entorno, relacionadas con el uso de dispositivos electrónicos portátiles y la seguridad en la conducción.

- ❑ **Aplicaciones para Smartphone** que detecten automáticamente la actividad de conducción mediante vinculación a dispositivos manos libres o mediante posicionamiento vía GPS, lo que permite innumerables posibilidades:
 - **Bloquear la entrada/salida de llamadas**, informando al llamante mediante un mensaje en el contestador automático de la no disponibilidad del conductor/a e informando de la hora en que volverá a estar disponible, mediante conexión con el navegador vía GPS y/o la agenda.
 - **Restringir las llamadas a determinados contactos.**
 - **Restringir la duración de las llamadas** o reproducir avisos de seguridad cuando la llamada se alarga y el riesgo es elevado.
- ❑ **Uso de cámaras durante la conducción que graban los accidentes.**

Estas cámaras detectan un accidente mediante acelerómetros tridimensionales y graban la ubicación del accidente mediante señal GPS.

La combinación de las tres tecnologías (grabación de video, acelerómetros y posicionamiento GPS) permite un análisis exhaustivo de las causas de los accidentes y tiene un efecto positivo en el comportamiento del conductor/a (efecto disuasorio).

Aunque en la mayoría de los países de la UE (incluido España) se prohíbe grabar directamente a el/la conductor/a en su puesto de trabajo, esta tecnología ha avanzado mucho en otros países como EE.UU, Rusia, Turquía o Sudáfrica.

❑ **Inclusión de mensajes de seguridad o de precaución en los navegadores GPS**

Para ello es necesario hacer una evaluación de riesgos de cada ruta e identificar los puntos críticos para la conducción, introduciendo un marcador en forma de PDI (Punto De Interés).

Posteriormente se asociará un audio para cada tipo de PDI (“precaución, curva peligrosa”, “atención, incorporación de vehículos”, “Peligro, señalización inadecuada”, etc.).

Los avances en la tecnología asociada a la cartografía de soporte para el posicionamiento GPS también permiten detectar desviaciones de la ruta prefijada, aunque es necesario parametrizar cada una de las rutas lo que, de momento, es una ardua tarea.

8. Fichas de buenas prácticas identificada

En este capítulo se incluyen fichas de buenas prácticas para la prevención de riesgos.

MEDIDA: Restricciones al uso de dispositivos electrónicos portátiles de comunicación bidireccional en el Transporte por Carretera de productos BP

Empresa: BP Oil España

Unidad Responsable: Departamento de Seguridad, Salud, Protección y Medio Ambiente
Área de Seguridad en el Transporte



DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

El Grupo BP dispone de una norma interna a nivel mundial llamada "Driving Safety Standard", donde está recogida desde 2004 la siguiente medida:

○ Prohibición de usar dispositivos de comunicación bidireccional durante la conducción, incluso utilizando dispositivos manos libres.

- Esto incluye tanto teléfonos móviles como emisoras de radiofrecuencia o cualquier otro tipo de dispositivo con el que el conductor/a deba interactuar durante la conducción (voz, datos o mensajes de texto).
- La norma aplica a toda la "fuerza de trabajo", es decir, empleado/as, contratistas y sub-contratistas.
- En 2012 se incluyó en la actualización de la norma la prohibición de manipular aparatos de ayuda a la navegación (conocidos habitualmente como GPS) durante la conducción.

Disponer de una norma o una política clara es el primer paso, pero las empresas tienen también la responsabilidad de hacer cumplir las normas. Si el dispositivo en cuestión es una herramienta de trabajo (teléfonos móviles de empresa, por ejemplo), esta responsabilidad está bastante clara.

Sin embargo, se deben considerar también los riesgos causados por los trabajadores/as relacionados con sus propios dispositivos: aunque estrictamente hablando la empresa no tenga responsabilidad legal en caso de un incumplimiento individual de un/a trabajador/a.

El objetivo es evitar cualquier accidente, que siempre tiene repercusiones personales, económicas, sociales y de imagen, tanto para el/la trabajador/a accidentado/a, como para el resto de la organización.

En este caso hablamos de un riesgo muy real: en los últimos años, con la popularización de los Smartphone y la proliferación de las tarifas planas de datos, la inmensa mayoría de la población dispone de uno o varios dispositivos móviles, que además no se utilizan solo para comunicación por voz, sino, principalmente, para comunicación a través de mensajes de texto. Existe la posibilidad de que un/a trabajador/a del sector del transporte y la logística sufra o cause un accidente por una distracción relacionada con su teléfono móvil privado, y la probabilidad no es despreciable.

Por lo tanto, para el equipo de Seguridad en el Transporte de BP España supuso un reto implantar en la práctica la norma de BP en el área de Transporte Secundario (transporte por carretera de combustibles y otros productos BP obtenidos en el refinado de petróleo), donde el riesgo se concentra en distracciones de los/las conductor/as, causadas por el uso de teléfonos móviles o navegadores GPS durante la conducción de vehículos pesados (cisternas o bañeras de granel sólido).

□ Soluciones técnicas:

- Vinculación de los teléfonos móviles de empresa a los dispositivos manos libres disponibles en los vehículos. Estos dispositivos manos libres tienen desactivada la función de "emisión", por lo que los/as conductor/as son conscientes de que han recibido una llamada, pero no pueden responderla. Un complemento recomendable es instalar una sencilla app en cada teléfono que evita que se desvinculen el teléfono y el dispositivo "manos libres".
- Sustitución de los teléfonos móviles por dispositivos embarcados en los vehículos (normalmente tablets), que sirven para comunicar con los/as conductor/as tanto a nivel de servicio como en caso de emergencia, pero que están desactivados durante la conducción.
- Eliminación o bloqueo de los dispositivos de navegación vía GPS para su manipulación durante la conducción, bien mediante medios electrónicos o simplemente ubicando el dispositivo en una posición inaccesible durante la conducción, obligando a que siempre se manipule con el vehículo detenido.

□ Soluciones enfocadas al comportamiento de las personas

- Formación y concienciación a conductores/aa: a través de cursos teóricos sobre estadísticas de accidentes y mecanismos mentales de toma de decisiones durante la conducción, pero también mediante demostraciones y prácticas en circuito con vehículos adaptados de los riesgos de utilizar teléfonos móviles durante la conducción.

- Formación y concienciación a las áreas de Tráfico y los/as supervisores/as de los/as conductor/as, que son responsables de la mayor parte de las llamadas que reciben los conductor/aes.
- Además se eliminaron las llamadas directas de clientes que, por motivos de seguridad y también de calidad en el servicio, siempre deben contactar a través del área comercial o de atención al cliente.
- Campañas sociales de concienciación: BP y su marca de lubricantes Castrol colaboran desde hace varios años con el Real Automóvil Club de España (RACE) en la creación de campañas de concienciación sobre los riesgos en conducción, con especial atención a los dispositivos móviles:

- § ■ 2013: <http://stopdistracciones.com/>
- § ■ 2014: <http://stopchatear.com/>
- § ■ 2015: <http://stopdistraer.com/>
- § ■ 2016: <http://manosalvolante.es/>

□ Soluciones procedimentales

- Teléfonos de empresa
 - ◆ Implantación de un procedimiento para la entrega de dispositivos móviles a los/as conductores/as.
 - ◆ Creación de un protocolo para el área de tráfico para el contacto con conductores/as, que obliga a verificar vía GPS que el vehículo está parado antes de llamar. En caso de situaciones urgentes llamar y colgar varias veces seguidas para indicar a el/la conductor/a que debe parar el vehículo y responder la llamada.
 - ◆ Incluir en las actividades de verificación (inspecciones de campo) la comprobación del teléfono móvil de empresa, que debe estar vinculado al dispositivo manos libres y bloqueado para recibir llamadas.
 - ◆ Realizar comprobaciones aleatorias sobre el cumplimiento de la norma: llamadas de control, y análisis de facturas de teléfono contra periodos de conducción según tacógrafo.
- Teléfonos particulares
 - ◆ Implantación de una norma clara y específica prohibiendo el uso de teléfonos móviles privados durante la conducción, estableciendo un procedimiento para que el conductor/a antes de emprender la marcha apague su teléfono móvil privado y lo guarde en un lugar específico de la cabina fuera de su alcance durante la conducción.

Incluir en las actividades de verificación (inspecciones de campo) la comprobación del teléfono móvil privado, que debe estar apagado y ubicado en el lugar correcto.

DIFICULTADES PARA LA IMPLANTACIÓN

Las principales dificultades durante la implantación de las medidas fueron las siguientes:

- Necesidad de contactar con los/as trabajadores/as remotos (conductor/a) para actualizar datos sobre el servicio o para gestionar situaciones de emergencia. La fórmula más extendida es dotar a los/as conductores/as de teléfonos móviles de empresa.
- Oposición de los/as trabajadores/as a cumplir la norma, debido a la dependencia de los teléfonos móviles (falsa sensación de necesidad de estar conectado permanentemente). Prohibir el uso de teléfonos privados se considera incluso un "ataque a los derechos individuales" de los/as conductores/as.
- En el caso de BP, los/as conductores/as son empleados/as de otras empresas, ya que la actividad de Transporte Secundario o Capilar la realizan empresas contratistas de transporte (actualmente 5 empresas cubriendo todo el territorio nacional, más de 200 conductores/as realizando servicios para BP diariamente).
- Diferencia con los requisitos de otras empresas del sector: buena parte de los/as conductores/as y vehículos que prestan el servicio para BP no son exclusivos, de forma que pueden realizar otras actividades donde, por regla general, se permite o incluso se exige la disponibilidad de los/as conductores/as vía teléfono móvil.
- Dificultades técnicas, puesto que la sociedad y los adelantos tecnológicos van justo en sentido opuesto: favorecer la conectividad en cualquier ubicación y con cualquier tipo de dispositivo (teléfonos, tablets, incluso dispositivos wearables).

RESULTADOS

Después de más de 12 años de aplicación de la norma, BP puede decir con orgullo que no se ha producido ni un solo accidente en la actividad de Transporte Secundario de BP relacionado con el uso de teléfonos móviles, a lo largo de casi 2 millones de entregas y más de 180 millones de kilómetros conducidos.

MEDIDA: Prohibición del uso de teléfonos móviles, smartphones o tablets particulares en el puesto de trabajo

Empresa: Empresa de transporte de mercancías por carretera, que no desea hacer público su nombre

Unidad Responsable: Departamento de Prevención de Riesgos Laborales

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

En enero de 2016 la empresa puso en marcha la medida que se había anunciado con un mes de antelación: "Prohibición del uso de teléfonos móviles, smartphones o tablets particulares a todos los empleados que desarrollan su actividad en puestos de trabajo de almacén".

Antecedentes

En febrero de 2015 el jefe de almacén de uno de los centros de trabajo de la empresa comunicó al departamento el riesgo que, a su juicio, suponía el uso creciente de teléfonos móviles en el interior o en el perímetro de la nave en la que se realizaban las operaciones de carga y descarga, control y clasificación de mercancía.

El jefe de almacén del centro había manifestado que, aunque al principio el móvil se usaba de forma muy moderada y en momentos valle de la actividad, el uso de este dispositivo se estaba generalizando poco a poco y en más de una ocasión había observado situaciones de peligro provocadas por distracciones que podían haber desembocado en un atropello por carretilla.

Solución

El departamento de prevención de riesgos laborales analizó la cuestión planteada y en los viajes que sus miembros realizan con regularidad a los centros de trabajo se pudo comprobar que efectivamente se estaba ante un nuevo riesgo que nunca antes se había valorado.

Como consecuencia de ello se propuso a la Dirección de Recursos Humanos adoptar la medida de prohibir el uso de teléfonos móviles particulares en el recinto interior y exterior de todas las naves de transporte de la empresa.

La medida se aprobó en Junio de 2016 y fue acompañada de las siguientes medidas complementarias:

- 1) Se realizaron sesiones de formación en prevención de riesgos laborales en todos los almacenes, en las que se incluyó un capítulo específico sobre los riesgos por el uso del móvil en almacenes y durante la conducción de vehículos.
- 2) Se colocaron casilleros individuales en una oficina contigua al almacén, donde los/las operarios/as deben depositar su móvil particular antes de entrar al recinto.
- 3) En caso de una urgencia, la persona responsable de centralita recibe la llamada y avisa al encargado o encargada de turno, quien a su vez avisa al operario u operaria.

DIFICULTADES PARA LA IMPLANTACIÓN

La principal dificultad durante la implantación de la medida fue la resistencia por parte de las madres con hijos menores o con personas mayores a su cargo.

RESULTADOS

La principal dificultad durante la implantación de la medida fue la resistencia por parte de las madres con hijos menores o con personas mayores a su cargo.

Agradecimientos

Nuestro agradecimiento más sincero a las empresas, instituciones y profesionales del sector que han colaborado en la elaboración de la presente Guía, aportando su experiencia y sus amplios conocimientos en la materia:

- **Carlos Pérez García**, HSSE – Road Safety Operations and Technical Coordinator de **BP Oil**.
- **Juan José Rodríguez Ampuero**, Product Manager Outsourcing Logístico, de **ADECCO**.
- **Margarita Servate García**, Responsable de Prevención de Riesgos Corporativos, de **SEUR**.

Queremos también transmitir nuestro más sincero agradecimiento al **Ayuntamiento de Coslada** por su compromiso con la prevención de riesgos laborales y de forma especial a **María Luz del Hierro**, Técnica de la Concejalía de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio, Transportes y Turismo.

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS Y RECOMENDACIONES BÁSICAS
PARA PREVENIR LOS RIESGOS LABORALES
PROVOCADOS POR EL USO
DE DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS PORTÁTILES
EN LAS OPERACIONES O EN LAS INSTALACIONES DE EMPRESAS
DEL SECTOR DE OPERADORES LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE

