

ERGONOMÍA Y SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL

Desafíos por una mejor calidad de vida de los trabajadores

Mgter. Roberto Tomassiello

Facultad de Artes y Diseño/Universidad Nacional de Cuyo
Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud (SAES)
robertoluistomas@gmail.com

Mesa 2: Derecho del trabajo y políticas de seguridad social

Resumen

Los siniestros viales laborales por sus características son de dos tipos: laborales y de circulación. Por lo tanto, detectar y comprender cada uno de los factores que generan el riesgo, constituye un paso fundamental para aportar adecuadas medidas de prevención.

A tal fin, se entiende por siniestro vial laboral aquel que sufre un trabajador durante su jornada laboral o en los trayectos de ida y vuelta domicilio-trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación. Ello es factible que suceda tanto en el trayecto de su domicilio al lugar de trabajo y viceversa (*in itinere*) como también durante su jornada laboral. Este trabajo se focaliza en los últimos mencionados.

En el análisis de los siniestros viales laborales no solo ha de tenerse en cuenta la conducción de vehículos automotores o bicicletas. Además, es necesario incluir la posibilidad de que trabajadores de la empresa puedan verse implicados como peatones en un siniestro vial durante su trabajo.

Los siniestros viales en jornada laboral, por su parte, admiten dos categorías: de conducción profesional y en misión. Se consideran entre los primeros aquellos sufridos o provocados por trabajadores que utilizan el vehículo como herramienta para cumplir su tarea: mensajeros, repartidores, conductores de servicios de transporte. Se consideran “en misión” cuando los trabajadores utilizan el vehículo de forma no continuada realizando desplazamientos fuera de su lugar de trabajo.

Entre los riesgos para la seguridad vial laboral se cuentan:

- a- factores humanos: cansancio, no usar cinturón de seguridad,
- b- vehículos: estado deficiente, falta de mantenimiento,
- c- empresas: elevado nivel de exigencia, salarios escasos, ambiente de trabajo poco estimulante,
- d- vías de circulación: inadecuado estado de los caminos, señalización deficiente, mal estado del tiempo.

La ergonomía es una disciplina de naturaleza científico-tecnológica que se dedica al logro de una relación armónica entre las personas, los productos con que éstas interactúan y el ambiente en que ambos se encuentran. Dichas relaciones pueden ser de muy variada índole: dimensional, informativas, de control, ambientales, temporales, sociales, de organización, culturales. La referida disciplina centra su estudio en los sistemas de trabajo. A estos se los define de modo global como “el sector del ambiente sobre el que el trabajo humano tiene efecto y del que el ser humano extrae la información que necesita para trabajar” (Cañas J. y Waerns Y., 2001, pág. 2).

Por lo tanto, la ergonomía puede contribuir a mejorar la relación de las personas con sus vehículos y con el ambiente en que ellos interactúan, en particular, al conducir.

La normativa legal vigente incluye la Ley 24449 de Tránsito y Seguridad Vial y la 24557, de Riesgos de Trabajo. Asimismo, a nivel internacional, ISO dispone la Norma N° 39001 de Seguridad Vial.

La investigación de los siniestros viales laborales se lleva a cabo a partir de los factores de riesgo antes mencionados. Por su parte, la gestión de la seguridad vial es posible mediante un proceso en el cual se involucra la ergonomía y que consta de las siguientes etapas:

- 1- fase preliminar
- 2- diagnóstico
- 3- evaluación de riesgos
- 4- elaboración del plan
- 5- aplicación del plan
- 6- seguimiento y evaluación

Disminuir la siniestralidad vial laboral es un desafío permanente en toda empresa e implica la convergencia de varios elementos. Entre ellos pueden citarse: evaluar los riesgos, desarrollar acciones preventivas, gestionar correctamente los equipos de trabajo y medios de protección, informar e involucrar a los trabajadores y capacitarlos. Además, es importante incluir la seguridad laboral vial en la concepción de la vigilancia de la salud e investigar los siniestros que se produzcan. Por último, la seguridad laboral vial ha de incluirse en las auditorías pertinentes.

No hay dudas que el mayor capital de toda empresa son sus recursos humanos. Velar por la salud, seguridad y calidad de vida laboral de cada uno de ellos, es una meta a la cual se debe aspirar todos los días.

Palabras clave

seguridad vial - salud laboral - calidad de vida

Introducción

Los siniestros viales representan hoy un problema que involucra una tríada de factores: salud, laboral y social. Por esa razón, es imprescindible lograr una coordinación efectiva que comprometa a cada uno de sus actores. Tanto empresarios como trabajadores, comunidad educativa y medios de comunicación, deben aunar esfuerzos para disminuir los riesgos en la circulación en el ámbito laboral, mejorando así las condiciones de seguridad.

No es suficiente que los vehículos estén en condiciones técnicas adecuadas para circular, tengan sus pólizas de seguro vigentes o sus conductores tengan las correspondientes licencias habilitantes. Es necesario, en cambio que las diferentes organizaciones (empresas, reparticiones estatales u otras) lleven a cabo acciones en pos de la prevención de la siniestralidad vial.

En primer lugar, conviene señalar que si se puede prevenir, no es un “accidente” sino, en rigor, un “siniestro” (Martínez, G. y Astini, D, s.f., pág.56). Los accidentes se diferencian de estos últimos porque no pueden prevenirse, en tanto que los siniestros sí y sobre ello hay que trabajar.

Se entiende por siniestro laboral vial al que puede sufrir un trabajador durante su jornada laboral o en los trayectos de ida y vuelta domicilio-trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación. Estos pueden catalogarse en dos tipos:

- a- *in itinere*: los que sufren trabajadores durante sus desplazamientos al ir al trabajo o al volver de éste. Para ello, deben darse las condiciones:
 1. que ocurran en el camino de ida o vuelta,
 2. que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el siniestro,
 3. que se emplee el itinerario habitual.

- b- En jornada laboral: son los que se producen durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Admiten dos tipos:
 - I. de conducción profesional: aquél sufrido o provocado por trabajadores que utilizan el vehículo como lugar de trabajo para cumplir su tarea: mensajeros, repartidores, conductores de servicios de transporte,
 - II. en misión: los que pueden ocurrir a trabajadores que utilizan el vehículo de forma no continuada, realizando desplazamientos fuera de su lugar de trabajo.

Factores de riesgo y ergonomía en la seguridad vial laboral

La ergonomía es una disciplina de naturaleza científico-tecnológica que se dedica al logro de una relación armónica entre las personas, los productos con que éstas interactúan y el ambiente en que ambos se encuentran. Dichas relaciones pueden ser de muy variada índole: dimensional, informativas, de control, ambientales, temporales, sociales, de organización, culturales. La referida disciplina centra su estudio en los sistemas de trabajo. A estos se los define de modo global como “el sector del ambiente sobre el que el trabajo humano tiene efecto y del que el ser humano extrae la información que necesita para trabajar” (Cañas J. y Waerns Y., 2001, p 2). Por lo tanto, la ergonomía puede contribuir a mejorar la relación de las personas con sus vehículos y con el ambiente en que ellos interactúan, en particular, al conducir.

El riesgo de siniestros viales en los desplazamientos al trabajo por lo general sucede por una multicausalidad de factores. Entre ellos, se pueden mencionar:

- a. factor humano,
- b. vehículos,
- c. vías de circulación,
- d. condiciones del tiempo,
- e. la gestión de la actividad empresarial.

a. Factor humano

La conducción es una tarea de toma de decisiones. Es por ello que su esfera individual y todas sus variables psicológicas que la configuran, tienen una importancia fundamental para el tráfico. El factor humano se orienta a la capacidad de conducción (formación, entrenamiento) y la actitud de quien conduce, respecto de las condiciones de seguridad. Asimismo, se tiene en cuenta aquí el uso de elementos distractores, como teléfonos móviles, GPS, manos libres, pantallas táctiles en los vehículos, entre otros.

Por otra parte, el consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos pueden convertirse en agravantes para una conducción segura. De igual modo, la fatiga o el sueño representan causas importantes para la ocurrencia de siniestralidad vial laboral.

La conducción autónoma de los vehículos, es decir aquellos capaces de desplazarse sin conductor, en un futuro no muy lejano contribuirá a disminuir los siniestros ocasionados por factores humanos como los antes descritos.

b. Vehículos

Hay un conjunto de riesgos que pueden asociarse con el estado o uso de los elementos del vehículo que proporcionan seguridad cuando se mueve, evitando la posibilidad de siniestros. En tal sentido, el vehículo es un medio que se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el lugar de trabajo y, también, como herramienta laboral. Entre los riesgos derivados de su uso pueden citarse: mantenimiento de sus diferentes sistemas, estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, escape, paragolpes, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, bolsas de aire. En el caso de motocicletas u otros vehículos de pequeño porte, es importante que los cascos de protección sean homologados.

A fin de lograr una eficaz prevención de riesgos laborales, las empresas deben comprometerse en el cuidado de los vehículos. En el caso de flotas propias, la empresa debe mantenerlas en buenas condiciones de uso. Cuando los vehículos pertenecen a los trabajadores y los utilizan en las actividades laborales, como el caso de profesionales, viajantes o repartidores, las empresas tienen que posibilitar su adecuado mantenimiento e incluso, la renovación periódica.

c. Vías de circulación

Este factor comprende los aspectos relativos al diseño y construcción -trazado, pavimentación, características- de las vías utilizadas para desplazarse con vehículos, así como los que hacen referencia a su explotación, mantenimiento y rehabilitación. Respecto de este factor, la empresa podrá actuar obteniendo el máximo de información sobre el tipo de vías a utilizar (urbanas, rurales, autopistas), su estado, número de siniestros que ocurren en ellas, zonas conflictivas y otros aspectos relevantes. Es necesario informar de ello a sus trabajadores con el fin de seleccionar aquellas que ofrezcan la mayor seguridad.

d. Condiciones del tiempo

Las condiciones del tiempo que imperan durante la conducción: visibilidad, lluvia, niebla, sol, iluminación nocturna, pueden afectar la seguridad vial. La empresa debe informar al personal que se desplaza en vehículos, acerca de la previsión necesaria frente a esos factores que pueden generar siniestros viales.

Exigir tiempos imposibles de cumplir, en particular cuando las condiciones ambientales no son favorables, puede determinar que los conductores no respeten las normas de tránsito. Si además la política salarial los obliga a realizar las labores en el menor tiempo posible, se pone entonces en riesgo su integridad física y la de otras personas que circulen cerca.

e. Gestión de la actividad empresarial

Por último, no menos importante es la organización empresarial. Planificar de modo adecuado las rutas que ha de cumplir el personal, así como la programación del trabajo, los niveles de productividad exigidos, las remuneraciones y la gestión de las comunicaciones son factores que deben considerarse para mejorar la seguridad vial en los desplazamientos.



Imagen 1

Factores de riesgo de la siniestralidad vial laboral

Fuente: Dirección General de Tráfico (s.f.). *La seguridad vial en el trabajo. Recomendaciones para empresas.*
DGT.

Antecedentes y normativa legal

Si bien no se han hallado registros estadísticos sobre siniestralidad vial laboral recientes a nivel nacional, se acompañan estos datos que pueden servir como referencia.

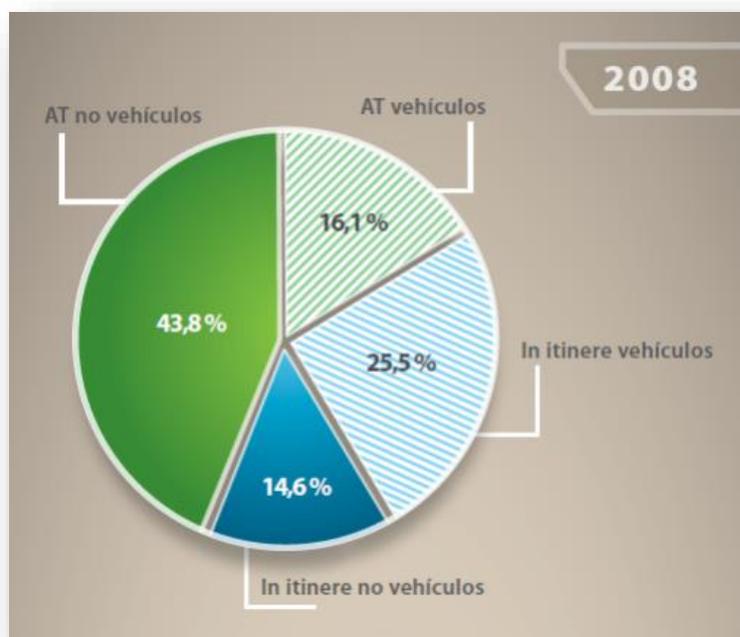


Imagen 2

Datos estadísticos de siniestralidad vial laboral en Argentina

Fuente: Unión de Aseguradoras de Riesgos de Trabajo/UART (2008)

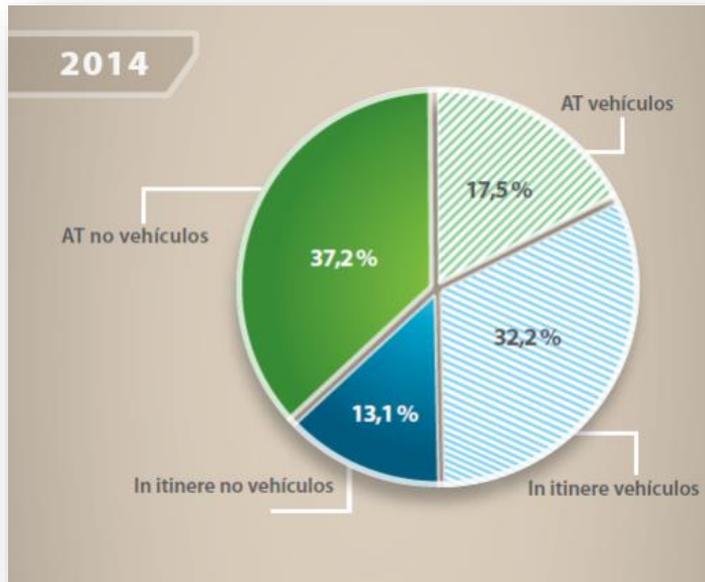


Imagen 3
 Datos estadísticos de siniestralidad vial laboral en Argentina
 Fuente: Unión de Aseguradoras de Riesgos de Trabajo/UART (2014)

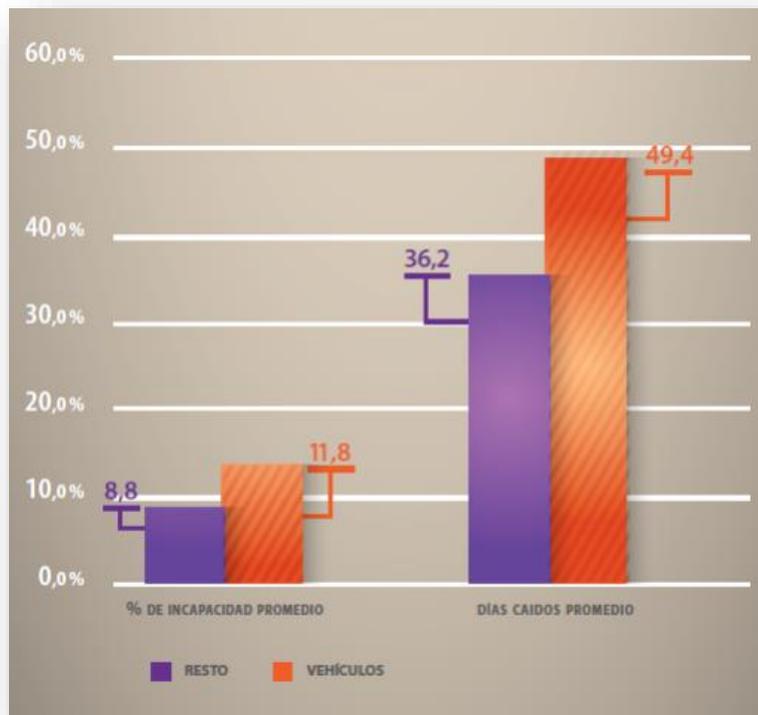


Imagen 4
 Datos estadísticos de siniestralidad vial laboral en Argentina
 Fuente: Unión de Aseguradoras de Riesgos de Trabajo/UART (2014)

Desde la interpretación de los datos mencionados en los gráficos, se puede concluir que hay una notable incidencia de los siniestros viales laborales con vehículos. Ellos son los que ocasionan la mayor cantidad de muertes en el sistema incapacidades y días caídos.

Acercas de la normativa, se puede distinguir una internacional y otra que es propia de Argentina. Respecto de la primera de ellas, se encuentra la Norma ISO N° 39001 sobre Seguridad Vial. Se trata de un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que ayuda a las organizaciones a reducir o eliminar la incidencia y riesgo de la muertes y heridas graves derivadas de los siniestros de tráfico. La referida norma permite identificar aquellos factores de riesgo, así como los vulnerables de la empresa relacionados con el tráfico. De igual modo, establece propuestas de mejora con relación a la Seguridad Vial.

A nivel nacional, la Ley N° 24449 de Tránsito y Seguridad Vial, en su Capítulo V: Accidentes, Art. 64: Presunciones, señala: “se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación”.

Finalmente, la Ley N° 24557 de Riesgos de Trabajo, en el Capítulo III: Contingencias y situaciones cubiertas, Art. 6°: Contingencias, Accidente de trabajo, establece que este último es:

todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo, o en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo, siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.

Costos de la siniestralidad laboral

La ocurrencia de siniestros viales en el ámbito laboral puede implicar para los afectados (trabajadores y sus familias), las siguientes consecuencias:

- menores ingresos durante el tiempo en que se encuentran inactivos,
- discapacidades parciales e incluso totales que pueden impedir continuar en sus labores habituales,
- daños psicológicos y morales.

Para las empresas, los siniestros viales laborales pueden generar:

- pérdida de rentabilidad por las personas que no trabajan,
- falta de motivación en los trabajadores involucrados en siniestros viales,
- lucro cesante derivado de los tiempos inactivos de los vehículos afectados, pérdidas materiales,
- deterioro de la imagen empresarial,
- aumento de los valores de pólizas de seguros.

En el caso de la sociedad, las consecuencias pueden ser:

- reducción del tiempo de vida potencial en los trabajadores fallecidos en siniestros viales laborales, en relación con la esperanza de vida media,
- pérdida de calidad de vida en los trabajadores sobrevivientes, por las discapacidades y/o lesiones.

Rol de las empresas en la gestión de la seguridad vial laboral

Las empresas no pueden permanecer ajenas respecto de la salud y seguridad de su personal. Es necesario que se comprometan, a fin de lograr que los desplazamientos con vehículos puedan llevarse a cabo con el menor riesgo. Para ello, deberán actuar en particular de modo preventivo, orientando su labor a:

- evitar los riesgos, eliminando los que se pueden evitar o atenuándolos a su mínima expresión. En tal sentido, es posible planificar los trayectos a recorrer utilizando las vías de circulación menos conflictivas o ajustando los horarios para evitar congestiones de tránsito,
- reducir los riesgos que no se puedan evitar, capacitando al personal para conducir de modo seguro.

Las acciones de prevención pueden admitir diversas modalidades:

- que las lleven a cabo los propios empresarios, si su emprendimiento es de pequeña envergadura. A veces, esta modalidad no da los resultados que serían deseados, ya que el empresario suele no disponer de tiempo ni de la información que exige una eficaz gestión de la seguridad vial laboral,
- que se ocupen uno o varios trabajadores capacitados para esa función, los cuales pueden ser designados por el empresario,
- establecer un servicio de prevención interno, cuando el tamaño de la empresa lo justifique,
- tercerizar el servicio de prevención, contratando uno externo.

Gestión de la seguridad vial laboral

Plan de seguridad vial laboral

Éste consta de seis etapas que son las siguientes: fase preliminar, diagnóstico, evaluación de riesgos, elaboración del plan, aplicación, seguimiento y evaluación.



Imagen 2

Etapas de la gestión de seguridad vial laboral

Fuente: Dirección General de Tráfico (2011). *Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica*. DGT.

Fase preliminar

La fase preliminar se orienta a involucrar vial en las acciones de seguridad, en particular a los directivos de la empresa y a los agentes participantes. Dicha tarea es compleja, ya que depende de las políticas de la empresa, así como de la situación económica, el estilo de dirección, la

actitud ante la seguridad vial, entre otros factores. Asimismo, en esta etapa se asignan roles y responsabilidades de los miembros de la organización que actuarán en el tema.

En esta fase inicial, quien tiene a su cargo la responsabilidad de llevar adelante el plan de seguridad, es imprescindible que logre el compromiso y predisposición de todos los sectores de la empresa. Por lo tanto, ha de comunicar que se cuenta con un proyecto de plan de seguridad vial en la empresa, así como de sus objetivos, persuadiendo acerca de la necesidad de actuar para evitar siniestros viales.

Diagnóstico

Esta etapa tiene como propósito conocer la situación real de la empresa en cuanto a la seguridad vial laboral. Para su concreción se puede apelar a diferentes herramientas de autodiagnóstico, por ejemplo, los cuestionarios.

El diagnóstico implica identificar las principales características de la empresa en relación con los riesgos en la conducción (tamaño, sector, lugar de trabajo, empleados, desplazamientos).

En tal sentido, el proceso comienza examinando la movilidad. Hay que conocer los modos de desplazamiento, así como las conductas de los trabajadores y su exposición al riesgo de siniestros viales.

Por otra parte, se deben estudiar los siniestros viales ocurridos en la empresa: tipos, gravedad, factores multicausales. La información puede lograrse desde los registros de siniestros, de las compañías de seguros o de los mismos trabajadores.

Para la elaboración del diagnóstico han de participar los trabajadores, mandos medios, los responsables de prevención, directivos de la empresa, sindicatos, comités de salud y seguridad.

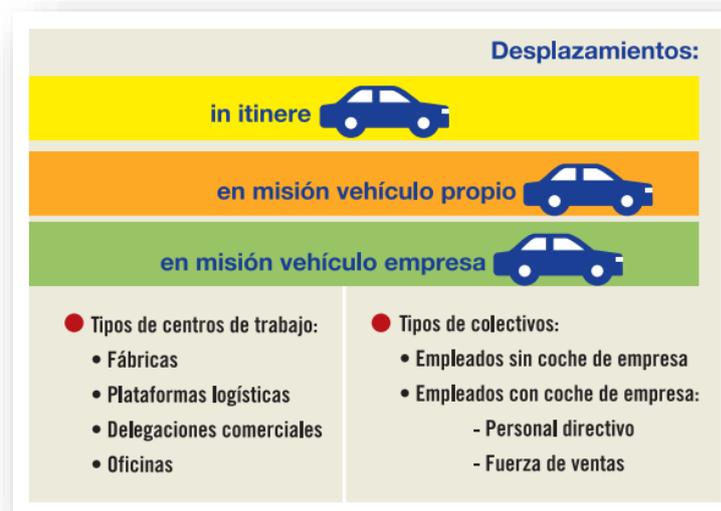


Imagen 3
Diagnóstico

Fuente: Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico y otros. (2020).
Guía de movilidad segura en la empresa – 2º Edición.
Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

Evaluación de riesgos

Una vez establecido el diagnóstico, es posible identificar los peligros presentes en los desplazamientos viales laborales. Asimismo, se define sobre qué grupos de trabajadores hay que actuar y las prioridades en la intervención.

En primer lugar hay que definir el nivel de exposición al riesgo de cada grupo, según las características de la actividad. Además, es imprescindible tener en cuenta las conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores, así como la ubicación del lugar del trabajo. Otro aspecto no menos importante es considerar aquellas políticas de empresa que afecten a la seguridad vial, así como las vías de circulación por las que se desplacen los trabajadores, estado del tiempo.

Por otra parte, debe evaluarse el nivel medio de exposición al riesgo de cada grupo de trabajadores, priorizando para las acciones de seguridad vial los que generen un mayor impacto y resultados más eficientes con los recursos disponibles. A fin de realizar la evaluación de riesgos pueden emplearse diferentes herramientas: una de ellas es la combinación de probabilidad de que ocurra un siniestro con las consecuencias que se derivan de ella.

En esta etapa se recomienda que participen los mandos intermedios, los responsables de la prevención, directivos, comité de salud y seguridad y sindicatos.

Elaboración del plan

A partir de la información recaudada en las etapas anteriores, se fijan los objetivos a alcanzar, qué acciones conviene implementar y las sinergias necesarias para concretar el plan.

La elaboración del plan requiere definir los objetivos, sean estos de naturaleza cualitativa o cuantitativa. Los primeros pueden focalizarse en la reducción de la cantidad de siniestros viales laborales, los segundos se orientan más bien a los cambios de conducta al desplazarse en vehículos. Cada uno de los objetivos han de poseer sus correspondientes indicadores, a fin de medir los resultados logrados con la aplicación de las acciones.

La estrategia de acciones posibles a incluir en el plan, se detallan en el siguiente gráfico:

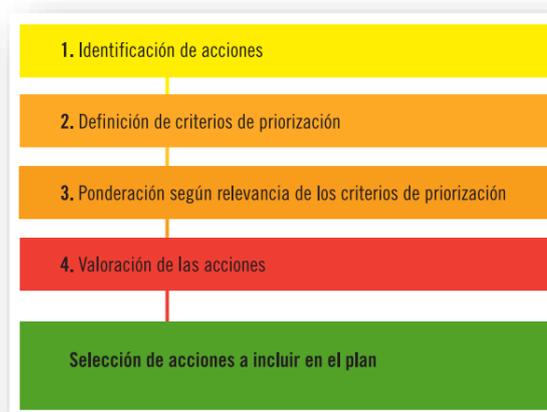


Imagen 4

Elaboración del plan. Catálogo de medidas

Fuente: Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico y otros (2020).

Guía de movilidad segura en la empresa – 2º Edición.

Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

Por último, aplicar un plan de seguridad vial en las empresas requiere de inversión. Ello implica establecer estrategias de asociatividad, especialmente en las pequeñas y medianas que poseen menores recursos, orientadas a reducir los costos para su implementación, En esta etapa pueden participar el departamento de prevención, el comité de salud y seguridad y los sindicatos.

Aplicación del plan

Se trata de la puesta en marcha de las acciones que se diseñaron en función del análisis previo, las necesidades detectadas y los objetivos establecidos.

Aplicar el plan exige en primer lugar de la planificación de actividades a desarrollar, así como definir qué miembros de la organización van a intervenir. Asimismo, deben asignarse los responsables de la ejecución y el cronograma, entre otros elementos. Se recomienda implementar sistemas de comunicación y de retroalimentación entre los responsables del plan y los trabajadores.

En esta etapa pueden participar el departamento de prevención, así como el comité de salud y seguridad y los sindicatos.

Seguimiento y evaluación

Una vez aplicado el plan de acción, es imprescindible examinar los resultados de las medidas concretadas. Ello es posible mediante los indicadores, lo cual permitirá introducir mejoras en el diseño del plan en las acciones futuras.

Entre los indicadores del plan pueden mencionarse: cantidad de siniestros viales laborales en función de las distancias recorridas, número de trabajadores formados en seguridad vial.

El valor de los indicadores puede lograrse desde fuentes externas, por ejemplo: información de aseguradoras. Además, las fuentes internas como son: datos provenientes de registros de siniestros y estadísticas elaborados por la misma empresa, encuestas al personal, representan otra posibilidad complementaria. Mediante la evaluación del plan se pueden establecer los aspectos a mejorar y, de ser necesario, se fijan las acciones correctivas.

En esta etapa pueden participar los directivos y mandos medios, el departamento de prevención, así como el comité de salud y seguridad y los sindicatos.

Conclusiones

Disminuir la siniestralidad vial laboral es una meta que requiere de la convergencia de varios factores. En tal sentido, es importante actuar desde el enfoque sistémico de la ergonomía. Para ello han de evaluarse los riesgos, desarrollar acciones preventivas y gestionar correctamente los equipos de trabajo y medios de protección.

Por otra parte, el éxito de esta meta solo es posible si se comunica e involucra a todos los sectores de la organización y en particular los propios trabajadores. A estos hay que capacitarlos y deben atenderse en primer lugar a los riesgos que son graves e inminentes.

Finalmente, es imprescindible incluir la seguridad laboral vial en la concepción de la vigilancia de la salud. Hay que investigar los siniestros que se produzcan e incluir la seguridad laboral vial en las auditorías pertinentes.

Conviene recordar que el mayor capital de toda empresa son sus recursos humanos. Velar por la salud, seguridad y calidad de vida laboral de cada uno de ellos, es el desafío permanente que en una organización sus directivos deben impulsar todos los días.

Bibliografía

- Cañas, J. y Waerns, Y. (2001). *Ergonomía cognitiva*. Panamericana.
- Catalá, C. y otros (s.f.). *Guía práctica de seguridad vial laboral*. Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST).
- Dirección General de Tráfico (2011). *Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica*. DGT.
- (s.f.). *La seguridad vial en el trabajo. Recomendaciones para empresas*. DGT.
- Dirección General de Tráfico y otros (2020). *Guía de movilidad segura en la empresa – 2º Edición*. Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales.
- Goizueta Fernández, B; Barrantes Carrascosa, Itziar; Petrina Piñal, Puy (s.f.). *Seguridad vial en relación con la actividad laboral. Accidentes “In Misión” e “In Itinere”*. Información, diseño de la formación y propuesta de actuación. Prevención Navarra.
- Honorable Congreso de la Nación Argentina (1995, 2 de octubre). Ley 24449. *Por la cual se expide la Ley de Tránsito y Seguridad Vial*.
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/818/actualizacion>
- (1995, 10 de abril). Ley N° 24557. *Por la cual se expide la Ley de Riesgos de Trabajo*.
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/27971/actualizacion>
- International Organization for Standardization/ISO (2017). *Startup Guide to ISO39001. Road Traffic Safety Management System*. ISO.
- Lijarcio Cárcel, J. (s.f.). *Guía Práctica de Seguridad Vial Laboral. Guía de recursos y contenidos*. OSALAN. Instituto Vasco de Seguridad y Salud laborales.
- Martínez, G. y Astini, D. (s.f.). *Educación para el cuidado y la convivencia vial. Guía y propuestas para docentes de Nivel Secundario*. Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.).
- Rodríguez Mondelo, P. y otros (2006). *Los riesgos viales-laborales y su prevención*. Universitat Politècnica de Catalunya/UPC.
- Superintendencia de Riesgos de Trabajo/SRT (2022). *Informe Anual de Accidentabilidad Laboral 2021*. SRT.