



# **1.INTRODUCCIÓN**



<b>INDICE</b>	<b>PAGINA</b>
1.1 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	3
1.2. OBJETIVOS .....	7
1.3. ESTRUCTURA.....	8



## **1.1 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

*El sector de la construcción es sin duda el que acumula un mayor número de accidentes de trabajo, particularmente mortales; en España, el 23 % de las muertes por accidente de trabajo ocurren en dicho sector. De ahí el interés, de un mejor conocimiento de tan elevada siniestralidad.*

*Representa aproximadamente el 11% de la población laboral activa en España y, sin embargo, proporciona el 25% de las muertes por accidente de trabajo. Las lesiones mortales, de los accidentes en jornada de trabajo, más comunes se deben a: caídas a distinto nivel (32,6%), infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas (17%), atropellos o golpes con vehículos (16,3%), caída de objetos por desplome o derrumbamiento (9,5%), atrapamiento por o entre objetos (6,8%) y exposición a contactos eléctricos (6,1%). Estas cinco formas de producción del accidente son las responsables de casi el 90% de las lesiones mortales registradas entre los trabajadores de la Construcción en los últimos años.*



*El presente trabajo estudia el tema mediante dos metodologías diferentes; la primera consiste en un estudio "pasivo", mediante el análisis de la información contenida en los artículos , encuestas y documentos consultados por el alumno ,. La segunda consiste en analizar una obra, y elaborar el plan de seguridad , estableciendo la relación entre la teoría y la práctica , y evidenciando , la insuficiencia de los recursos preventivos de las empresas en el ámbito local y pequeñas obras.*

*Hay un cierto consenso en atribuir los incrementos de accidentalidad que se han producido en los últimos años a causas tales como la precariedad en el empleo y la cadena de subcontratación de trabajos. Las estadísticas actuales nos muestran que la mayor incidencia de la accidentalidad - número de accidentes por 1.000 trabajadores - se da en la empresa pequeña-mediana (26-100 trabajadores) seguida por las de 101-500 trabajadores que tienen un índice de incidencia muy similar a la de la micro empresa (1-25). Sin embargo, la tasa de incidencia de los accidentes graves es muy superior en las empresas pequeñas que en las de más de 100 trabajadores.*

Infortunadamente esta estadística no nos suministra información acerca del tamaño de las empresas en donde ocurre el accidente, independientemente de si corresponde a personal propio o de contratadas, porque es muy probable que se



llegara a la conclusión de que aunque la mayor accidentalidad corresponde a trabajadores de empresas pequeñas y medianas, el accidente ocurre en centros de empresas medianas y grandes.

Si lo anterior se confirmase, una actuación sobre las empresas grandes y medianas que propiciase que éstas asumiesen un papel de liderazgo en materia de prevención de los riesgos laborales en su relación con aquellas empresas con las que contratan obras o servicios, permitiría un avance mucho más sustancial que el que se deriva de la actual política de inspección/ sanción centrada en las pequeñas empresas.

El desarrollo del art. 24 de la Ley de PRL es en este aspecto una buena oportunidad para introducir, dentro de la obligación general de coordinación y vigilancia que corresponden a los titulares de los centros, mecanismos que puedan suponer una ventaja competitiva para aquellas empresas contratistas que adoptan sistemas eficaces de prevención y que, por el contrario, limiten las oportunidades de negocio para aquellos que no presten atención a los aspectos preventivos. Este enfoque "comercial" supondría, desde mi punto de vista un estímulo mucho más importante para la mejora de la prevención en las empresas que el temor a las sanciones por falta de cumplimiento de la normativa.



En lo que sigue se intenta aportar algunas ideas para ello partiendo de lo ya establecido en el art. 24 de la Ley de PRL y sin necesidad de crear nuevas obligaciones para las empresas, sino simplemente explicitar como cumplir con las ya enunciadas de manera general en dicho art. 24, ni crear nuevas figuras que pudieran contribuir a hacer más confuso el escenario o difuminar las responsabilidades atribuidas al titular del centro de trabajo.



## **1.2. OBJETIVOS**

- Analizar las partes intervinientes en materia de seguridad en una obra de construcción.
- Conocer la legislación básica en materia de seguridad.
- Conocer y comprender los aspectos básicos en materia de seguridad en la construcción.
- Analizar los mecanismos básicos de detección de riesgos.
- Elaborar estrategias de evaluación de riesgos en la construcción.
- Obtener y seleccionar información utilizando distintas fuentes para abordar el problema de la seguridad en las obras de construcción.
- Valorar el desarrollo de las nuevas técnicas en prevención y seguridad.
- Redactar un Plan de seguridad que culmine todo el proceso de aprendizaje.
- Reflexionar sobre las mejoras en materia de seguridad.
- Poner de manifiesto mediante estudios fotográficos , realizados en distintas visitas a obras , como se encuentra la seguridad actualmente.



### **1.3. ESTRUCTURA**

El presente trabajo consiste en abordar un tema de vital importancia en nuestros días “ **La seguridad en las obras de construcción** “.El trabajo se ha estructurado en cuatro grandes grupos de contenidos; En su primer apartado , su exposición de motivos hace referencia al altísimo numero de accidentes que se están produciendo en los últimos tiempos y se plasman una serie de objetivos que canalizarán los contenidos desarrollados.

En el apartado 2. “Antecedentes” , se hace una recopilación de la normativa básica que es necesario conocer para afrontar el estudio de la seguridad, y se realizan distintos estudios para ver el grado de cumplimiento de las medidas de seguridad por parte de distintos sectores de la construcción .

En el apartado tercero se establecen las “ bases teóricas “ del estudio de los planes de seguridad , dedicándole un solo apartado a la evaluación de riesgos “ asignatura pendiente en la mayoría de los estudios y planes de seguridad actuales”.

Todo ello culmina con la redacción de un plan de Seguridad de una nave – taller para la revisión , mantenimiento y reparación de los equipos de apoyo en tierra de aviones, y con un apartado dedicado a las conclusiones en el que se hace una reflexión sobre el trabajo de forma personal por parte del alumno.