

# 47

Fecha de presentación: abril, 2020

Fecha de aceptación: junio, 2020

Fecha de publicación: julio, 2020

## ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS PSICOSOCIALES LABORALES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

### ORGANIZATION AND MANAGEMENT IN THE PREVENTION OF OCCUPATIONAL PSYCHOSOCIAL RISKS IN URBAN PUBLIC TRANSPORT

Amado Antonio Lara Satán<sup>1</sup>

E-mail: [aa.lara@uta.edu.ec](mailto:aa.lara@uta.edu.ec)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7329-6162>

Napoleón Lara Satán<sup>2</sup>

E-mail: [nlaras@usm.edu.ec](mailto:nlaras@usm.edu.ec)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1588-9223>

Rommel Santiago Velastegui Hernández<sup>1</sup>

E-mail: [rs.velastegui@uta.edu.ec](mailto:rs.velastegui@uta.edu.ec)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6653-7933>

Paúl Santiago Pullas Tapia<sup>1</sup>

E-mail: [paulspullas@uta.edu.ec](mailto:paulspullas@uta.edu.ec)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2176-941X>

<sup>1</sup> Universidad Técnica de Ambato. Ecuador.

<sup>2</sup> Universidad Técnica Federico Santa María. Ecuador.

#### Cita sugerida (APA, sexta edición)

Lara Satán, A. A., Lara Satán, N., Velastegui Hernández, R. S., & Pullas Tapia, P. S. (2020). Organización y gestión en la prevención de riesgos psicosociales laborales en el transporte público urbano. *Revista Universidad y Sociedad*, 12(4), 355-362.

#### RESUMEN

El estudio tuvo como objetivo fundamentar la necesidad de gestionar los riesgos psicosociales en las operadoras de transporte público de la ciudad de Ambato, para ello fue necesario establecer la relación entre riesgos psicosociales laborales, ansiedad, siniestralidad y socio demografía. Se aplicaron dos cuestionarios a una población de 341 conductores de cuatro cooperativas de transporte. La dimensión participación/supervisión alcanzó la valoración de "riesgo muy elevado". Se obtuvieron asociaciones estadísticamente significativas entre dimensiones del Fpsico, el SRQ-20 y participación en siniestralidad.

**Palabras clave:** Gestión, riesgo psicosocial laboral, estrés laboral.

#### ABSTRACT

The study aimed to base the need to manage psychosocial risks in public transport operators in the city of Ambato, for this it was necessary to establish the relationship between occupational psychosocial risks, anxiety, accidents and socio-demography. Two questionnaires were applied to a population of 341 drivers from four transport cooperatives. The participation / supervision dimension reached the assessment of "very high risk". Statistically significant associations were obtained between the dimensions of the Fpsico, the SRQ-20 and participation in claims.

**Keywords:** Management, occupational psychosocial risk, work stress.

## INTRODUCCIÓN

La globalización de la economía, los avances científicos y tecnológicos, predominio del sector servicios, entre otros, son características de la sociedad contemporánea que han generado cambios significativos en las organizaciones, modelos de gestión y población trabajadora (Chiavenato, 2009).

En este contexto, no es extraño que el mercado laboral haya sufrido una metamorfosis que se evidencia primordialmente en las modificaciones de los puestos de trabajo y las tareas que se ejecutan, que en algunos casos ha mejorado la calidad de vida del trabajador, como el uso de las tecnologías de la información y la comunicación que ha brindado a los trabajadores la oportunidad de una mayor autonomía y flexibilidad, pero también han incrementado la exposición a riesgos psicosociales y como consecuencia de ello, el estrés en el trabajo.

Varios estudios determinan que algunos elementos del ambiente de trabajo ocasionan riesgos psicosociales y provocan estrés laboral que se define como *“un conjunto de reacciones emocionales, cognitivas, fisiológicas y del comportamiento a ciertos aspectos adversos o nocivos del contenido, la organización o el entorno de trabajo. Es un estado que se caracteriza por altos niveles de excitación y de angustia, con la frecuente sensación de no poder hacer frente a la situación”* (Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, 2010)

Aun cuando se conocen los efectos del estrés laboral y se han promovido diversas acciones para abordar los riesgos psicosociales que los generan, todavía hay cierta confusión en el uso de los términos “factores psicosociales”, “factores psicosociales de riesgo” y “riesgos psicosociales”, siendo utilizados como sinónimos, sin considerar las características diferenciales que tienen, tales como la referencia histórica, conceptualización y cierta gradación en los efectos implicados.

Igualmente tiende a confundirse el término “riesgo psicosocial” con “estrés relacionado con el trabajo”. Los riesgos psicosociales se definen como aquellos que *“se derivan de las deficiencias en el diseño, la organización y la gestión del trabajo, así como de un escaso contexto social del trabajo, y pueden producir resultados psicológicos, físicos y sociales negativos, como el estrés laboral, el agotamiento o la depresión”* (Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, 2010)

Hay diversas investigaciones que identifican la existencia de varios modelos teóricos que establecen la relación entre los riesgos psicosociales y la salud: el Modelo Demanda-Control de Karasek, el Modelo del

Desequilibrio Esfuerzo Recompensa de Siegrist (2015), y recientemente el concepto de Justicia Organizacional de Elovainio Kivimäki & Vahtera (2002), que tienen el suficiente marco teórico para apoyar esta relación, así mismo mencionan que estos modelos no son mutuamente excluyentes sino complementarios.

También se ha planteado la conexión entre salud psicosocial y la gestión en la organización. Según Frutos (2014), los modelos de Karasek y Siegrist se relacionan con el Modelo de Estrés Orientado a la Dirección de Ivancevich & Matteson (1980), que se caracteriza por estudiar los estresores vinculados con el liderazgo, estructura y control organizacional, recompensas, factores intrínsecos al puesto de trabajo, y desarrollo de carrera.

Para Leka (2016), los factores de riesgo psicosocial deben ser abordados en el lugar de trabajo, en donde los empleadores consideran que están relacionados con la carga de trabajo, horarios de trabajo, claridad de roles, comunicación, recompensas, trabajo en equipo, resolución de problemas y relaciones en el trabajo. En la literatura sobre gestión estratégica y gestión de recursos humanos se observa que los estresores están relacionados con los procesos de dirección y recursos humanos (Mintzberg, 2011; Gómez-Mejía, Balkin & Cardy, 2016). Adicionalmente, en otros estudios se plantea que la fuente del estrés laboral no es exclusiva del trabajador o de sus interrelaciones con otros trabajadores, sino que son generadas por la organización, sus exigencias y los limitados recursos que dispone (Peiró & Rodríguez-Molina, 2008; Salanova & Llorens, 2008).

La investigación científica revela que el estrés laboral tiene efectos perjudiciales sobre la calidad de vida y de trabajo, es así que en el corto plazo puede influir en las relaciones sociales y en la vida familiar, o puede ser la causa de absentismo laboral y baja productividad; mientras que en el largo plazo, puede incrementar el riesgo de enfermedades gastrointestinales, coronarias, endocrinas y debilitar el sistema inmunológico de los trabajadores.

Concomitante con estos efectos, también hay un impacto económico sobre los trabajadores, las organizaciones y los Estados. Para los trabajadores autónomos, dejar de laborar podría repercutir en el nivel de ingresos económicos. Algo similar ocurriría en las organizaciones, el incremento del nivel de absentismo y rotación de los trabajadores provocaría el deterioro de la productividad y consecuentemente reduciría el nivel de ingresos económicos.

Mientras que para las naciones, los gastos asumidos por los servicios sanitarios estatales afectaría negativamente el Producto Interno Bruto (PIB). Según la Agencia Europea

para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (2010), los costes globales relacionados con accidentes y enfermedades laborales en Europa ascienden a 476.000 millones de euros anuales, lo que significa un 3.3% del PIB europeo (Elsler, Takala & Remes, 2017), mientras que en América Latina representa alrededor de 500.000 millones de dólares (aproximadamente el 3% del PIB).

El trabajo de conductor de autobús urbano se sitúa entre las ocupaciones modernas con mayor riesgo psicosocial, más estresante y menos saludables. Según la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (2010), los conductores del transporte terrestre son los más afectados por estrés laboral al compararlos con otras actividades económicas (33,3% versus 23,7%). Los conductores perciben que su actividad laboral requiere un alto nivel de concentración y que no tienen control sobre las actividades realizadas, siendo asociados con la ocurrencia de accidentes (Bustos, Pareto & Marchetti, 2016).

Según el informe de la Organización Mundial de la Salud sobre seguridad vial del 2018, la tasa estimada de accidentes de tránsito fatales en España para el 2016, por cada 100.00 habitantes, fue de 4.1; para Chile de 12.5; y Ecuador el 21.3 (World Health Organization, 2018), en el caso ecuatoriano la tasa está muy por encima del promedio para la región de las Américas que es del 15.6.

En el Ecuador, el transporte urbano de pasajeros representa uno de los principales medios de movilización de la población (Ecuador. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2016). Este sector terciario de la economía satisface las necesidades de movilidad de la población e impulsan la actividad económica.

No obstante, los conductores están expuestos a estresores laborales como las presiones de tiempo (Schneider & Irastorza, 2011), frustración por la incapacidad para atender plenamente a los pasajeros, a la población, los ruidos, las congestiones de tráfico, especialmente en las llamadas hora-pico, violencia en el trabajo, fatiga y estrés, alta demanda de trabajo, bajo control y bajo apoyo. Según el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), de 2077 casos atendidos en el periodo 2014 – 2018, el 22,5% correspondió a tensión mental o psicológica (estrés).

Aun cuando existen a nivel mundial, un sinnúmero de estudios sobre riesgos psicosociales y sus efectos, en el Ecuador este tipo de investigaciones todavía son limitados, especialmente en el sector del transporte terrestre público. Con este escenario, el presente estudio tiene como propósito fundamentar la necesidad de gestionar los riesgos psicosociales en las operadoras de transporte público de pasajeros de la ciudad de Ambato.

## MATERIALES Y MÉTODOS

En la investigación no se manipularon intencionalmente las variables y consecuentemente es no experimental, de tipo correlacional y transversal. Los participantes fueron 341 conductores de autobuses de transporte urbano de la ciudad de Ambato, pertenecientes a cuatro cooperativas. No se calculó la muestra y por consiguiente los cuestionarios se aplicaron a toda la población (Meliá, et al., 2006), durante el primer trimestre del 2019.

El proceso de evaluación de riesgos psicosociales se enmarcó en el modelo de tres fases del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) de España y el cuestionario seleccionado fue el Fpsico 4.0, versión corta, diseñado para organizaciones de cualquier tamaño y ámbito, que contiene 44 preguntas, algunas de ellas múltiples, de manera que el número de ítems llegó a 89. En concordancia con lo establecido por el Ministerio de Trabajo del Ecuador se verificó que el instrumento de evaluación tenga validez y fiabilidad nacional o internacional. Al cuestionario se adicionaron preguntas relacionadas con antecedentes sociodemográficos, laborales y de siniestralidad.

La verificación de adecuación del lenguaje del cuestionario se realizó mediante una entrevista cognitiva a cinco conductores tomados de forma aleatoria de las cooperativas participantes en el estudio. A partir de allí, se determinó que las preguntas no requerían modificación alguna.

También se utilizó el Cuestionario de Auto-reporte o Self-Reporting Questionnaire (SRQ-20) que consta de 30 preguntas de tipo dicotómico, las primeras 20 preguntas se refieren a síntomas ansioso/depresivos, preguntas 21 a 24 psicosis, pregunta 25 síndrome convulsivo epilepsia; y, preguntas 26 a 30 alcoholismo.

Los datos relacionados con el número de unidades que brindan el servicio de transporte urbano y el número de accidentes clasificados por causas y tipos se obtuvieron de la base de datos de la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (ANT).

Los factores analizados fueron nueve e incluyeron *“tiempo de trabajo, Autonomía, Carga de trabajo, Demandas psicológicas, Variedad/Contenido, Participación/Supervisión, Interés por el trabajador/Compensación, Desempeño de rol y Relaciones y apoyo social”*. (Pérez Bilbao & Nogareda Cuixart, 2012)

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Previo al análisis del conjunto de datos, estos se organizaron en tres subgrupos: (i) los obtenidos de la aplicación de la encuesta de riesgo psicosocial y SRQ-20; (ii) los recopilados de informes que disponen las operadoras de transporte; y, (iii) reportes estadísticos de la Agencia Nacional de Tránsito.

Los criterios de inclusión fueron: (i) participación voluntaria en el estudio; (ii) contrato de operación para prestar servicio de transporte público de personas en vigencia; (iii) ámbito de operación intracantonal; y, (iv) que los conductores tengan al menos un año de trabajo en la cooperativa de la que forman parte. Aplicados los criterios fueron seleccionadas cuatro de las cinco cooperativas y 341 conductores, el 86% del total de conductores que desarrollan esta actividad.

Los datos se recopilaron inicialmente en cuestionarios impresos y posteriormente se ingresaron en el software Fpsico 4.0. Para conocer datos perdidos, errores y valores atípicos se realizó el análisis exploratorio de datos. Para evaluar la asociación entre variables se usó estadística no paramétrica.

Los consentimientos informados fueron aplicados de forma individual a los conductores. Durante la socialización se dio a conocer el propósito del estudio, el manejo seguro y confidencial de los datos, así como el uso con fines académicos.

Han participado un total de 341 conductores, de los cuales el 100% son hombres, con edades comprendidas mayoritariamente entre 41 y 50 años (34.9%); el 53% son bachilleres; el 93.26% trabaja exclusivamente como conductor; el 39.36% son propietarios de los buses; el 34% tiene experiencia entre 10 y 19 años; y, el 47.80% es afiliado al seguro social ecuatoriano (tabla 1).

Tabla 1. Características sociodemográficas de los trabajadores encuestados.

Variable	Escalas de respuesta	N	%
Sexo	Mujer	0	0
	Hombre	341	100
Edad	18 a 30 años	58	17.00
	31 a 40 años	105	30.79
	41 a 50 años	119	34.90
	51 a 65 años	54	15.84

	Más de 65 años	5	1.47
Nivel de educación	Básica	121	35.48
	Bachiller	181	53.08
	Tercer nivel	39	11.44
Labora únicamente como conductor	Si	318	93.26
	No	23	6.74
Es propietario de la unidad que conduce	Si	124	36.36
	No	217	63.64
Años de experiencia como conductor de bus	De 1 a 4 años	56	16.42
	De 5 a 9 años	76	22.29
	De 10 a 19 años	116	34.02
	Más de 20 años	93	27.27
Afiliación al IESS	Si	163	47.80
	No	178	52.20

En la Tabla 2 se presenta información relacionada con la organización y gestión del riesgo psicosocial, destaca el hecho que las operadoras no evidencian el liderazgo y compromiso de la Dirección con el sistema de gestión de riesgos.

Tabla 2. Organización y gestión de riesgos psicosociales.

Variable	Escala de respuesta	N	%
Dispone de unidad de gestión de riesgos	Si	0	0
	No	341	100
Dispone de un delegado de SST.	Si	0	0
	No	341	100
Dispone de un protocolo para tratar el estrés	Si	0	0
	No	341	100
Dispone de un protocolo para tratar el acoso laboral	Si	0	0
	No	341	100
Dispone de un procedimiento para tratar los RP	Si	0	0
	No	341	100

Se aplican los procedimientos de gestión de RH	Nunca		
	Ocasionalmente	137	40.2
	Frecuentemente	134	39.3
	Siempre	58	17
Los problemas de SST se tratan en reuniones de alto nivel	Nunca	12	3.5
	Ocasionalmente	242	71
	Frecuentemente	70	20.5
	Siempre	19	5.6
		10	2.9

En la figura 1 se observa que el porcentaje de conductores que superan la media y están en situación desfavorable, se encuentran en el factor participación / supervisión (66.9%); mientras que los factores tiempo de trabajo (47.2%) y relaciones y apoyo social (41.1%) se encuentran cerca de ella. Por otro lado, en condiciones favorables, están los factores: interés por el trabajador (94.4%); variedad / contenido (84.2%); autonomía (74.2%); y, desempeño de rol (65.7%).

Los resultados también sugieren que el nivel de participación de los conductores en actividades relacionadas con la contratación de nuevos empleados, reorganización de áreas de trabajo e introducción de métodos de trabajo no es significativa y se caracteriza porque se limitan a recibir información o no participan en ellas.

En cuanto al “tiempo de trabajo” se evidencia que los conductores trabajan sábados, domingos y feriados, en horarios diurnos y nocturnos. Además, muestran que el incumplimiento del tiempo obligatorio de descanso de 48 horas consecutivas es significativo. En referencia a la “carga de trabajo” se aprecia un riesgo asociado con los factores “presión de tiempo” y “esfuerzo de atención”; además, desarrollan su actividad laboral sin el apoyo constante de los miembros de su organización lo que puede incidir negativamente en la motivación y productividad.

Finalmente, la dimensión “Demandas Psicológicas” que estudia las distintas exigencias que tiene la ejecución del trabajo, sean estas de tipo cognitivo y emocional (España. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2014), se observa que hay un desbalance entre las capacidades de los conductores y las exigencias de las tareas que efectúan.

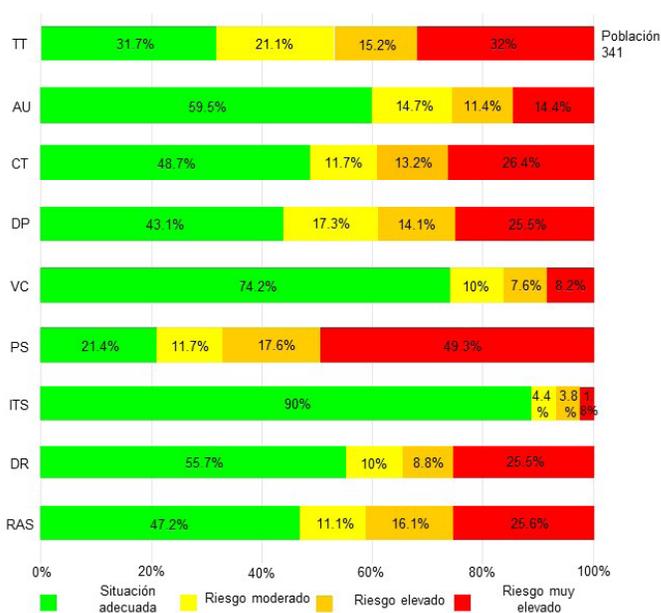


Figura 1. Prevalencia de exposición a factores de riesgo psicosocial en las Operadoras de Transporte.

En cuanto a los resultados del SRQ-20, se observa que los conductores presentan síntomas de ansiedad (1.8%) y angustia (1.8%); mientras que no existen casos de epilepsia y alcoholismo (tabla 3).

Tabla 3. Resultados del cuestionario SRQ 20.

Sintomatología	Ansiedad	Angustia	Epilepsia	Alcoholismo
Casos	6	6	0	0

En cuanto al nivel de siniestralidad durante el 2017 sumaron 42, mientras que en el 2018 fueron 36, hubo un decremento del 14.2% (figura 2).

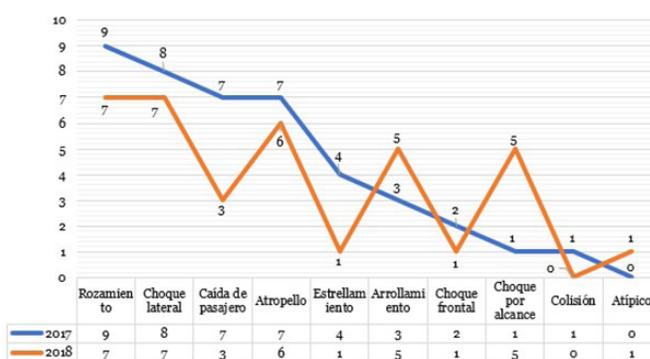


Figura 2. Siniestros de Tránsito en el periodo 2017 - 2018, ANT Ecuador.

Respecto a las infracciones de tránsito cometidas por los conductores, la cooperativa 1 es la que presenta la mayor tasa de infracciones (tabla 4).

Tabla 4. Infracciones de tránsito del periodo 2017 – 2018.

Cooperativas de transporte urbano	Numero de unidades	Infracciones Periodo 2017 - 2018	%
Cooperativa 1	144	91	54.49
Cooperativa 2	45	12	7.19
Cooperativa 3	87	40	23.95
Cooperativa 4	65	24	14.37
<b>Total</b>	<b>341</b>	<b>167</b>	<b>100</b>

Para evaluar la correlación existente entre las variables relacionadas con las dimensiones de riesgo psicosocial y los resultados del SRQ 20, se utilizó la correlación jerárquica de spearman, obteniéndose valores bajos y negativos, con niveles de significancia superiores al 5% (valor  $p > 0.05$ ).

La evaluación de la correlación entre las dimensiones de riesgo psicosocial laboral e infracciones de tránsito muestran correlaciones bajas pero estadísticamente significativas en dos ítems de la dimensión carga de trabajo y en un ítem de las dimensiones participación supervisión, relaciones y apoyo social; y, autonomía decisional (tabla 5).

Tabla 5. Correlación entre dimensiones del Fpsico y accidentes de tránsito.

Dimensiones / Bloques	Ítems	r de Spearman	Sig. bilateral
Carga de Trabajo	4	0.107	0.048
	26	0.185	0.000
Participación / Supervisión	11e	0.158	0.003
Relaciones y apoyo social	19	0.116	0.032
Autonomía decisional	10g	0.122	0.024

Por otra parte, también se pretendió identificar la posible existencia de asociaciones significativas entre las características sociodemográficas y los factores componentes de la dimensión “Participación / Supervisión”, encontrando a través de la prueba U de Mann - Whitney, que únicamente cinco de 11 ítems presentan diferencias significativas según la variable de agrupamiento “Propietario de bus o no”, lo que presupone que el nivel de participación en los dos grupos es diferente (tabla 6).

Tabla 6. Resultado prueba estadística U de Mann-Whitney.

	Cambios en equipos y materiales	Cambios en manera de trabajar	Cambios en reorganizar áreas de trabajo	Participación en contratación de empleados	Elaboración de normas de trabajo
U de Mann-Whitney	8487.500	9798.500	11987.500	9549.000	10485.000
Z	-6.044	-4.512	-1.905	-4.800	-3.708
Sig. asintót. (bi)	0.000	0.000	0.047	0.000	0.000

## CONCLUSIONES

Esta investigación tiene como objetivo principal fundamentar la necesidad de gestionar los riesgos psicosociales en las operadoras de transporte público de pasajeros de la ciudad de Ambato y que se asocian con estrés laboral.

Los resultados de la investigación confirman que no se ha definido en el ámbito de la gestión de riesgos psicosociales, las responsabilidades del nivel gerencial de las operadoras y de su representante, tampoco se observa la existencia de instrumentos técnico-administrativos como manuales, procedimientos de trabajo, descripción de puestos que evidencien la implementación de la gestión de riesgos y riesgos psicosociales en la Organización.

Se observa que existe al menos una dimensión (participación/supervisión) que implica riesgos muy elevados (cercano al 50%) en el ejercicio del trabajo que desarrollan. De manera similar, el 1.8% de los conductores que formaron parte del estudio presentan sintomatología ansioso-depresiva y la tasa de siniestralidad de tránsito resultó diversa en las cuatro operadoras de transporte.

Entre la exposición de riesgos psicosociales laborales presentes y los resultados del SRQ 20, no se demostró una asociación significativa; así como, tampoco se demostró asociación significativa entre la sintomatología ansioso – depresiva con siniestralidad y accidentes de tránsito; se podría deducir que se debe al reducido número de casos de conductores que presentan síntomas de ansiedad.

Por otro lado, se pudo demostrar asociación significativa entre algunas dimensiones de riesgos psicosociales y accidentes de tránsito, se dio en un número reducido de ítems (cinco de 89) aunque las correlaciones fueron bajas. También se determinó que los propietarios de los buses tienen mayor participación en las actividades de las operadoras de transporte que los conductores contratados.

Una fortaleza de esta investigación es que los resultados obtenidos pueden ser una fuente de información inicial para el desarrollo de futuros estudios que profundicen en la percepción de los elementos nocivos para la salud de los conductores de buses intraurbanos de la ciudad de Ambato.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. (2010). Sitio oficial. [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eu-osha\\_es](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eu-osha_es)
- Bustos, H. S., Pareto, N. M., & Marchetti, P. B. (2016). Riesgos Psicosociales en Conductores de Transporte de Carga Autopercepción de Salud y Siniestralidad Laboral. *Ciencia & Trabajo*, (50), 67–74.
- Chiavenato, I. (2009). *Gestión del Talento Humano*. McGraw-Hill.
- Ecuador. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2016). Anuario de estadísticas del transporte. *Anuario de Estadística del Transporte*. INEC. [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas Economicas/Estadistica de Transporte/2016/2016\\_AnuarioTransportes Resumen Metodológico.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica_de_Transporte/2016/2016_AnuarioTransportes_Resumen_Metodológico.pdf)
- Elovainio, M., Kivimäki, M., & Vahtera, J. (2002). Organizational justice: Evidence of a new psychosocial predictor of health. *American Journal of Public Health*, 92(1), 105–108.
- Elsler, D., Takala, J., & Remes, J. (2017). Comparación a nivel internacional del coste de los accidentes y las enfermedades relacionadas con el trabajo. Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. <https://osha.europa.eu/es/tools-and-publications/publications/international-comparison-cost-work-related-accidents-and/view>
- España. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. (2014). *F-PSICO. Factores Psicosociales. Método de Evaluación. Versión 3.1*. INSHT <https://www.aseprevencion.es/blog/aplicaciones-informaticas/f-psico-factores-psicosociales-metodo-de-evaluacion-version-31>
- Frutos, M. (2014). *Relación entre los modelos de gestión de recursos humanos y los niveles de estrés laboral y burnout en los profesionales de enfermería de atención especializada*. (Tesis doctoral). Universidad de León.
- Gómez-Mejía, L., Balkin, L. & Cardy, R. (2016). *Gestión de Recursos Humanos*. Pearson.
- Ivancevich, J. M., & Matteson, M. T. (1980). Optimizing human resources: A case for preventive health and stress management. *Organizational Dynamics*, 9(2), 5–25. [https://doi.org/10.1016/0090-2616\(80\)90037-6](https://doi.org/10.1016/0090-2616(80)90037-6)
- Leka, S. (2016). Psychosocial risk management: Calamity or opportunity? *Occupational Medicine*, 66(2), 89–91.
- Meliá, J.L., Nogareda, C., Lahera, M., Duro, A., Peiró, J.M., Salanova, M., & Gracia, D. (2006). (2006). Principios comunes para la evaluación de los riesgos psicosociales en la empresa. En, J.L., Meliá, C., Nogareda, M., Lahera, A., Duro, J.M., Peiró, R., Pou, M., Salanova, D., Gracia, J.M., De Bona, J.C., Bajo, y F., Martínez-Losa, *Perspectivas de Intervención en Riesgos Psicosociales. Evaluación de Riesgos*. (pp. 13–36). Foment del Treball Nacional.
- Mintzberg, H. (2011). *Managing*. Pearson Education.
- Peiró, J. M., & Rodríguez-Molina, I. (2008). Work stress, leadership and organizational health. *Papeles Del Psicologo*, 29(1), 68–82.
- Pérez Bilbao, J., & Nogareda Cuixart, C. (2012). NTP 926 Factores psicosociales: metodología de evaluación. Instituto Nacional de Seguridad y Salud.
- Salanova, M., & Llorens, S. (2008). Sobre el concepto de Burnout: su estado actual. *Papeles Del Psicologo*, 29(1), 59–67.

Schneider, E., & Irastorza, X. (2011). *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector. Labour*. European Agency for Safety and Health at Work.

Siegrist, J. (2015). *Stress at Work*. Elsevier.

World Health Organization. (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018*. WHO. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/English-Summary-GSRRS2018.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/English-Summary-GSRRS2018.pdf?ua=1)