



# Informe sobre salud laboral y siniestralidad en el sector del transporte por carretera

Accidentes de trabajo y factores de riesgo



servicios a la ciudadanía  
carretera y logística

**Informe sobre salud laboral y siniestralidad  
en el sector del transporte por carretera.**

Accidentes de trabajo y factores de riesgo

Elabora: Gabinete Técnico de FSC-CCOO

Diseña e imprime: Unigráficas GPS  
C/ Lope de Vega 38, 1ª planta. 28014 Madrid  
Tel.: 91 536 52 39  
[www.unigraficas.es](http://www.unigraficas.es)

Depósito Legal: M-5250-2020

## ÍNDICE

1. Introducción	5
2. Características socioeconómicas del sector del transporte por carretera	6
3. Accidentes de trabajo en el transporte por carretera	8
4. Principales alteraciones en la salud	13
5. Factores de riesgo en el sector del transporte por carretera	14
6. Colectivos vulnerables: la situación de las personas mayores	22
7. Conclusiones y propuestas de actuación	23
ANEXO	28
BIBLIOGRAFÍA	29



## 1. INTRODUCCIÓN

El transporte por carretera de personas y mercancías tiene una elevada siniestralidad asociada a la combinación de múltiples factores de riesgo. Una parte de estos factores están vinculados a las condiciones de trabajo (horarios de trabajo atípicos, alto ritmo de trabajo, trabajo fuera del hogar, etc.); otros son riesgos específicos como la exposición al ruido, a sustancias peligrosas, a vibraciones, a mantener posturas inadecuadas durante largo tiempo, a sobreesfuerzos, etc.; y, por último, otro bloque de factores tiene que ver con la seguridad vial y el mayor riesgo a sufrir accidentes de tráfico. Muchos factores que convierten al transporte por carretera en una de las actividades más peligrosas, con una mayor probabilidad para quienes trabajan en ella de sufrir accidentes laborales y problemas de salud.

Desde el Sector de Carretera hemos realizado este documento que muestra, de forma resumida, la realidad del transporte por carretera en cuanto a accidentes de trabajo y salud. El informe pone el acento en las últimas cifras de siniestralidad y en los factores de riesgo presentes entre los trabajadores y trabajadoras. También hemos abordado la situación de las personas con más edad, porque uno de los factores que más inciden en la elevada siniestralidad del sector radica en la edad avanzada del conductor profesional.

- Este informe arranca con una breve **caracterización del sector** que pone de relieve la importancia clave del transporte por carretera dentro de la economía.
- El segundo capítulo muestra las **principales cifras de siniestralidad laboral** que demuestran que el transporte por carretera y la profesión de conductor entrañan una alta peligrosidad.
- En el tercer capítulo se muestran las **principales alteraciones en la salud** presentes entre los trabajadores y trabajadoras de este sector.
- El cuarto capítulo está dedicado a los **trabajadores y trabajadoras de avanzada edad**.
- El documento cierra con un cuadro de **conclusiones**, y otro sobre **propuestas de actuación**.

## 2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

El sector del Transporte por Carretera tiene una importancia clave en la economía, tanto a escala nacional como internacional. Según cifras de la contabilidad nacional, el transporte terrestre<sup>1</sup> (CNAE 49) representa un 2,2 % del VAB y un 2 % del PIB<sup>1</sup>. En 2018, solo el Transporte por Carretera (excluido ferrocarril) generó un volumen de negocio de 43.882 millones de euros. (Ministerio de Fomento, Dirección General de Transporte Terrestre, 2018).

El transporte por carretera da trabajo nada menos que a 592.996 personas, distribuidas entre transporte de mercancías (349.345) y el transporte de viajeros (243.651). En este sector se engloban las siguientes actividades:

CNAE	
<b>49</b>	Transporte terrestre y por tubería
<b>4931</b>	Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros
<b>4932</b>	Transporte de taxi
<b>4933</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Servicios regulares de autobuses de largo recorrido</li> <li>- Servicios discrecionales de autocares, para excursiones</li> <li>- Servicios de autobuses dentro de los aeropuertos</li> <li>- Autobuses de escolares y de transporte de empleados</li> </ul>
<b>4941</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporte de mercancías por carretera</li> <li>- Alquiler de camiones con conductor</li> </ul>
<b>4942</b>	Servicios de mudanza por carretera para empresas y hogares

La población asalariada en estas actividades representa un porcentaje algo inferior al del conjunto de actividades económicas. Como podemos ver en la siguiente tabla, la población con contrato laboral en el transporte terrestre supone aproximadamente un 77,1 %, un porcentaje bastante más bajo que en el conjunto de actividades económicas (84,5 %). Las nuevas formas de trabajo, con una mayor flexibilización en las relaciones laborales, están haciendo que el trabajo por cuenta propia (y en concreto la figura del trabajador autónomo) cobre un mayor protagonismo en estas actividades.

<sup>1</sup> Datos del año 2017 en precios corrientes.

**Tabla 1.** Población ocupada  
y asalariada en el transporte por carretera. 3º Trimestre 2019

TOTAL ACTIVIDADES	Población ocupada	Población asalariada	% Salarización	Tasa Temporalidad	% Mujeres	% menos 30 años	% más de 50 años
Total CNAE	19.874.300	16.790.000	84,5%	26,6%	45,5%	14,3%	31,1%
49 Transporte terrestre y por tubería	599.700	462.300	77,1%	18,3%			
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	243.651	177.631	72,9%	25,4%	12,6%	6,3%	41,1%
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	349.345	281.113	80,5%	18,0%	10,4%	10,0%	35,9%

Fuente.- Encuesta de población Activa. INE. Elaboración propia

- Son actividades con una fuerte brecha de género, donde la representación de mujeres alcanza solo el 12,6 % en el transporte de pasajeros y el 10,4 % en el de mercancías.
- La población mayor de 50 años es especialmente alta en el transporte de mercancías. Representa el 41,1 % del total de la población ocupada en esta actividad, un porcentaje superior al del conjunto de actividades (31,1 %). Por el contrario, la población menor de 30 años apenas representa el 6,3 %.
- El transporte por carretera presenta una **fuerte atomización de empresas**. Una circunstancia que dificulta la generación de economías de escala, y el potencial de crecimiento de este importante sector. Como podemos ver en la tabla, alrededor del 96,3 % de las empresas son microempresas (empresas con menos de 10 trabajadores).
- También es significativamente representativo el número de empresas sin asalariados, donde se incluyen los trabajadores autónomos (59,9 %).

**Tabla 2.** Número de empresas en el sector del transporte por carretera. Año 2018

ACTIVIDADES ECONÓMICAS	Empresas sin empleados/as	% sobre total de empresas	Micro empresas (menos de 10 empleados/as)	% sobre total de empresas
Total CNAE	1.845.881	55,3%	3.186.314	95,4%
49 Transporte terrestre y por tubería	99.513	59,9%	160.088	96,3%
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	41.455	66,4%	61.036	97,8%
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	58.011	55,9%	98.971	95,4%

Fuente.- Directorio central de empresas (DIRCE). INE. Elaboración propia

### 3. ACCIDENTES DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Diversos indicadores señalan el transporte por carretera y la profesión de conductor como la actividad y ocupación con los índices más altos de siniestralidad.

Según la base estadística del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales la tasa de siniestralidad en el transporte por carretera (CNAE 49) es significativamente superior al del conjunto de actividades económicas. Se observa también que la gravedad de los accidentes con baja en jornada es mayor que en el resto de sectores. Así, **la tasa de incidencia en accidentes mortales en el transporte por carretera es de siete veces superior** a la media de actividades.

**Tabla 3.** Número de accidentes en jornada según actividad económica. Año 2018

SECCIÓN DE ACTIVIDAD	Accidentes en jornada		Índice de incidencia	
	Total	Mortales	Total	Mortales
<b>Total de Actividades</b>	<b>532.977</b>	<b>574</b>	<b>3.283,1</b>	<b>3,5</b>
H. Transporte y Almacenamiento	<b>41.143</b>	<b>111</b>	<b>5.040,2</b>	<b>13,6</b>
49. Transporte terrestre y por tubería	22.319	95	5.065,6	21,6

Fuente.- Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. Elaboración propia.  
Las tasas de incidencia están calculadas con la población asalariada extraída de la EPA.  
Tasa de incidencia: número de accidentes \*100.000/población asalariada.

Según ocupación, los conductores y operadores de maquinaria móvil registraron, con diferencia, el número más alto de accidentes mortales (144) a lo largo de 2018. Así pues, podemos afirmar que de media **la carretera se lleva la vida de doce compañeros y compañeras cada mes**. Asimismo, **la tasa de accidentes mortales de los conductores profesionales es 5,5 veces superior** a la media.

“La tasa de incidencia en accidentes mortales en el transporte por carretera es siete veces superior a la media de actividades”

“Cada mes la carretera se lleva la vida de 12 compañeros y compañeras. Los conductores profesionales registran el número más alto de muertes por accidente laboral y tienen una tasa de mortalidad 5,5 veces superior a la media”

**Tabla 4.** Número de accidentes laborales en jornada según ocupación. Año 2018

OCUPACIONES PROFESIONALES	Accidentes en jornada		Tasa de incidencia	
	Total	Mortales	Total	Mortales
<b>Total</b>	<b>532.977</b>	<b>574</b>	<b>3.283,1</b>	<b>3,5</b>
A Directores y gerentes	2.036	49	390,4	9,4
B Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	12.078	4	752,9	0,2
C Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	3.889	10	288,9	0,7
D Técnicos; profesionales de apoyo	17.664	14	1.002,7	0,8
E Empleados de oficina que no atienden al público	8.252	11	630,4	0,8
F Empleados de oficina que atienden al público	6.284	10	1.001,4	1,6
G Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	63.493	30	3.226,0	1,5
H Trabajadores de los servicios de la salud y el cuidado de las personas	35.209	5	3.300,9	0,5
I Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	15.345	17	3.405,8	3,8
J Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	14.472	44	8.730,4	26,5
K Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	51.716	69	8.559,7	11,4
L Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	72.262	56	6.657,0	5,2
M Operadores de instalaciones y máquinas fijas, y montadores	29.797	28	5.539,4	5,2
N Conductores y operadores de maquinaria móvil	43.333	144	5.757,2	19,1
O Trabajadores no cualificados en servicio (excepto transportes)	60.615	41	4.201,5	2,8
P Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	96.532	80	9.751,4	8,1

Fuente.- Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. Elaboración propia. Las tasas de incidencia están calculadas con la población asalariada extraída de la EPA. Tasa de incidencia: número de accidentes \*100.000/población asalariada.

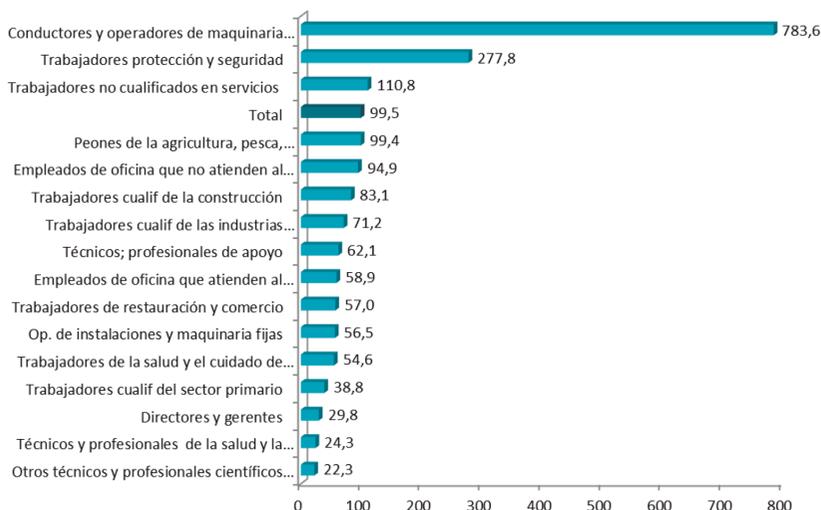
Los accidentes de tráfico constituyen el riesgo más grave al que se enfrenta el personal que trabaja en el transporte por carretera. Según los datos del **Informe de accidentes laborales de tráfico de 2018**<sup>2</sup> que elabora el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) se registraron **3.565** accidentes laborales en el transporte por carretera (CNAE 49).

Los conductores profesionales tienen un riesgo de siniestralidad en accidentes laborales de tráfico ocho veces mayor que la media de la población trabajadora. Durante 2018, la proporción de personas accidentadas entre los conductores profesionales fue de 783,6 por cada 100.000 profesionales, mientras que para el conjunto de ocupaciones fue de 99,5 por cada 100.000 profesionales.

<sup>2</sup> Un accidente laboral de tráfico (ALT) es aquel accidente de tráfico que se produce cuando desarrollamos nuestro trabajo (en jornada), o cuando nos desplazamos al lugar de trabajo (in itinere).

“Para los conductores profesionales el riesgo de sufrir un accidente de tráfico mientras trabajan es ocho veces mayor que para la media de la población trabajadora.”

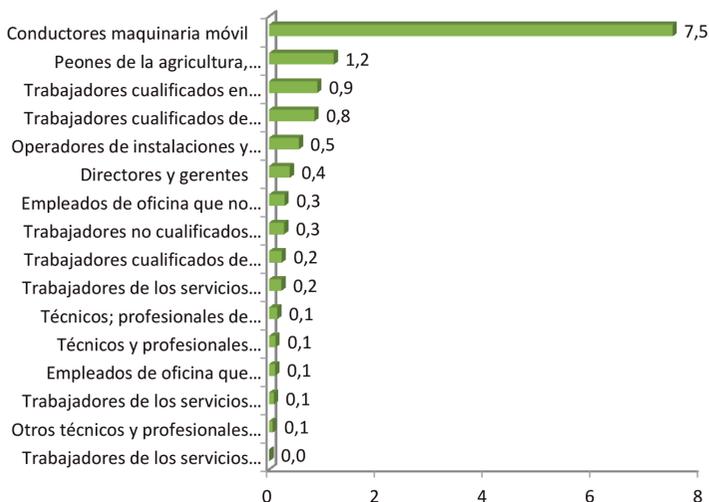
**Gráfico 1.** Índice de incidencia de ALT en jornada según ocupación. Año 2018



Fuente.- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Imagen extraída del informe: "Informe de accidentes laborales de tráfico. 2018"

Asimismo, como podemos apreciar en el siguiente gráfico, la gravedad de estos accidentes es significativamente más alta entre los conductores y conductoras que en otras profesiones. Durante 2018, murieron 7,5 conductores de cada 100.000 en accidentes laborales de tráfico.

**Gráfico 2.** Índice de incidencia de ALT MORTALES  
en jornada según ocupación. Año 2018



Fuente.- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Imagen extraída del informe: "Informe de accidentes laborales de tráfico. 2018"

Y siguiendo con accidentes de tráfico, vemos en la siguiente tabla que los vehículos de mercancías y pasajeros estuvieron implicados en **19.037 accidentes de tráfico con víctimas** (el 13,6 % del total de accidentes). Estos accidentes provocaron la muerte de 612 personas y la hospitalización de 472. La furgoneta fue el vehículo de mercancías que más accidentes viales provocó: 10.844 accidentes. Asimismo, fue también el vehículo que más muertes y hospitalizaciones causó junto con los camiones de más de 3.500 kg.

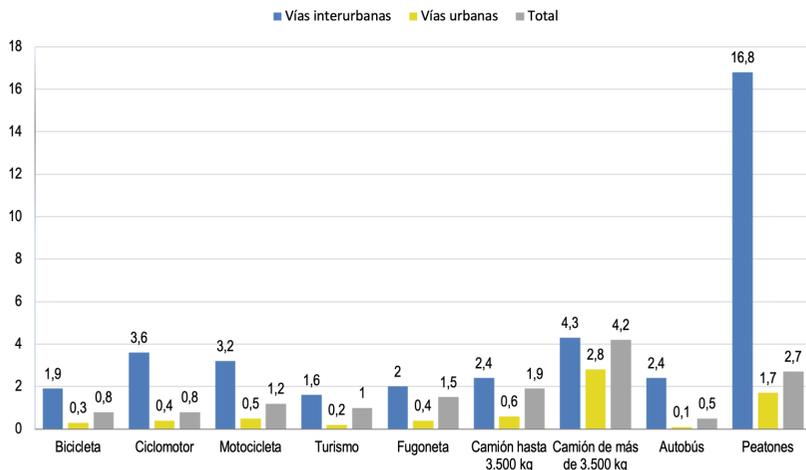
**Tabla 5.** Accidentes laborales de tráfico con víctimas según tipo de vehículo. Año 2018.

TIPO VEHÍCULO	Accidentes con víctimas	Fallecimientos total	Fallecimientos ocupantes	Fallecimientos terceros	Personas heridas hospitalizadas ocupantes	Personas heridas no hospitalizadas ocupantes
Furgonetas	10.844	234	81	153	253	5.214
Camiones de hasta 3.500 kg	1.822	39	12	27	33	586
Camiones de más de 3.500 kg	4.302	283	58	225	110	1.210
Autobuses	2.289	56	12	44	76	2.227
<b>TOTAL VEHÍCULOS MERCANCÍAS</b>	<b>19.037</b>	<b>612</b>	<b>163</b>	<b>449</b>	<b>472</b>	<b>9.237</b>

Fuente.- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Elaboración propia.

Los accidentes de tráfico en los que estuvieron implicados vehículos de mercancías **son, proporcionalmente, de mayor gravedad que los provocados por otro tipo de vehículos**. Como podemos ver en el siguiente gráfico, el índice de letalidad<sup>3</sup> agregado (suma de vías urbanas e interurbanas) en vehículos de mercancías es superior al del resto de vehículos.

**Gráfico 3.** Índice de letalidad en accidentes de tráfico según tipo de vehículo. Año 2018



Fuente.- Dirección General de Tráfico. Imagen extraída del informe:

<sup>3</sup> El índice de letalidad es la proporción entre el número de personas fallecidas con respecto al total de víctimas en accidentes.

“Los accidentes en los que han estado implicados vehículos de mercancías son, proporcionalmente, de mayor gravedad que los provocados por otro tipo de vehículos”

“En 2018, los vehículos de mercancías estuvieron implicados en 19.037 accidentes de tráfico con víctimas, que causaron la muerte de 612 personas”.

## 4. PRINCIPALES ALTERACIONES EN LA SALUD

Las horas al volante exponen a los conductores profesionales a una serie de factores de riesgo para su salud. Las patologías más frecuentes son las siguientes:

- 1.- Problemas en las articulaciones o trastornos musculoesqueléticos** provocados por posturas inadecuadas, manipulación incorrecta de cargas, sobreesfuerzos o la vibración.
- 2.- Exposición a agentes físicos**, en especial, a **niveles elevados de ruido y vibraciones**. Los efectos del ruido pueden provocar cambios en la presión arterial y en la frecuencia cardíaca, el aceleramiento del pulso, variación de la respiración, etc. Las vibraciones pueden causar molestias como mareos, vómitos, dolencia en el oído, hernia discal, pinzamientos o trastornos de visión.
- 3.- Enfermedades derivadas por la exposición a agentes químicos** como las patologías asociadas al aparato respiratorio. La exposición a humos de combustión diesel se han asociado al cáncer de pulmón y problemas respiratorios. (Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales; 2012)
- 4.- Riesgos psicosociales**, como la **ansiedad, los trastornos del sueño y el estrés**, producidos por las fuertes demandas laborales (trabajo a turnos y nocturno, la exigencia de cumplir con los horarios de entrega), o por el aislamiento familiar y la dificultad para conciliar trabajo y vida personal.

Investigaciones médicas contrastadas evidencian un mayor grado de enfermedad entre el colectivo de conductores profesionales en comparación con la población en general para los siguientes grupos de patologías:

- Trastorno musculoesqueléticos. Dolor de espalda y miembros superiores
- Trastornos nutricionales, tales como obesidad y la diabetes
- Trastornos metabólicos (síndrome metabólico, obesidad, hipercolesterolemia)
- Fatiga y somnolencia
- Trastornos visuales (agudeza, campo visual, cromatismo, percepción de la profundidad y sensibilidad al contraste)
- Síndrome de la apnea del sueño
- Estrés crónico
- Determinados tipo de cáncer (pulmón, vejiga, próstata)
- Hipoacusia
- Siniestralidad por accidente laboral de tráfico

Fuente.- Guía para la prevención. Salud y Seguridad en el trabajo de los Conductores Mayores en el transporte de mercancías por carretera

## **5. FACTORES DE RIESGO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA**

En el apartado anterior, hemos podido constatar a través del análisis de las cifras de siniestralidad laboral, cómo las personas que trabajan en la carretera están expuestas a un mayor riesgo de sufrir accidentes. En este nuevo apartado, nos proponemos conocer el porqué esto es así. Cuáles son las causas, los factores de riesgo, que motivan estas altas cifras de accidentes y muertes.

Los principales factores de riesgo que explican la alta siniestralidad laboral entre los conductores y conductoras profesionales se agrupan en cinco categorías:

- La condiciones laborales
- El estado físico y psíquico
- Características y manipulación de la carga
- Estado del vehículo
- Estado de las carreteras y circunstancias climatológicas

(En apartado de Anexos se recoge un cuadro resumen con los principales riesgos que existen en el transporte de carretera)

## Condiciones de trabajo

Comenzaremos por un factor de riesgo al que no se suele prestar tanta atención, pero que para nosotros, como sindicato, es fundamental: las condiciones de trabajo. Los ritmos acelerados de trabajo, las largas jornadas de conducción, la deficiencia en medidas de salud laboral, la precarización en general de las condiciones laborales, y la difícil conciliación de vida laboral y personal son elementos que influyen en la calidad de vida y salud de los trabajadores y trabajadoras.

### Trabajo a turnos y horarios exigentes

La evolución hacia “una sociedad 24 horas” implica la tendencia hacia horarios de trabajo atípicos y más flexibles como el trabajo a turnos, el trabajo en fines de semana, etc.; y, al mismo tiempo, combinado con una mayor exigencia en los plazos de entrega por parte del cliente. Estas circunstancias de trabajo generan un mayor nivel de estrés que se manifiesta en cansancio, fatiga, trastornos del sueño y menor capacidad de alerta y control.

### Largas jornadas de conducción

Los conductores y conductoras de larga distancia tienen un altísimo riesgo de sufrir un accidente de trabajo. Las investigaciones sobre accidentes y tiempo de trabajo indican que el pico de accidentes se da en jornadas de más de 55 horas (Linkalter, D.R. 1980). Si tenemos en cuenta que un conductor de larga distancia puede llegar a trabajar 60 horas semanales en cómputo cuatrimestral (según dicta el RD

902/2007 sobre jornadas especiales en el transporte por carretera), y contando los tiempos de espera puede llegar hasta 80 semanales, es acertado pensar que este colectivo de trabajadores sea presentado como uno de los más vulnerables.

### **Precariedad laboral: temporalidad**

El análisis sobre las cifras de siniestralidad y tipo de contrato nos ofrece una información reveladora: el personal temporal en el transporte por carretera tiene más del doble de probabilidad que el personal fijo de sufrir un accidente de trabajo. A partir de las cifras ofrecidas por el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, hemos podido conocer que la proporción de trabajadores temporales que sufrieron un accidente de trabajo durante 2018 fue de 8.622 por cada 100.000 trabajadores; sin embargo, en el caso del personal fijo, la proporción fue de 3.986 por cada 100.000 personas.

**Tabla 6.** Accidentes laborales en jornada según tipo de contrato.  
Año 2018.

SECCIÓN DE ACTIVIDAD	Accidentes en jornada			Tasas de incidencia	
	Total	Indf.	Temp.	Indf.	Temp.
<b>Total de Actividades</b>	<b>532.977</b>	<b>299.823</b>	<b>222.659</b>	<b>2.523,3</b>	<b>5.116,3</b>
H. Transporte y Almacenamiento	<b>41.143</b>	<b>25.096</b>	15.267		
49. Transporte terrestre y por tubería	22.319	14.070	7.553	3.986,0	8.622,5

Fuente.- Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. Elaboración propia.  
Las tasas de incidencia están calculadas con la población asalariada extraída de la EPA.  
Tasa de incidencia: número de accidentes \*100.000/población asalariada.

“El personal temporal en el transporte por carretera tiene más del doble de probabilidad que el personal fijo de sufrir un accidentes de trabajo”.

### **Conciliación de la vida laboral y personal**

Las largas jornadas (a veces son semanas fuera del hogar) y la irregularidad de los tiempos de trabajo hacen complicado el equilibrio entre lo personal y laboral. Esta circunstancia no solo genera estrés e insatisfacción, sino que también puede llegar a afectar profundamente al ámbito familiar y afectivo. Crisis familiares, aislamiento, soledad, son algunas de las consecuencias más duras a las que se enfrentan los conductores profesionales.

## Deficiencias en la aplicación de medidas de salud laboral

Los conductores y conductoras que han recibido información sobre los riesgos específicos de carga y se han sometido a vigilancia médica, presentan mejores indicadores de salud percibida. Esta es una de las conclusiones que se extraen del estudio sobre *Salud, condiciones de trabajo en el transporte de mercancías por carretera* realizado por el Instituto de Salud Carlos III.

Por tanto, la prevención es la mejor arma contra los accidentes laborales. Por el contrario, aquellos lugares donde no se lleva a cabo una adecuada política de prevención y salud laboral constituyen en sí mismos un riesgo de accidente.

## Estado psíquico y físico: el estrés y la fatiga

Como demuestran diferentes estudios científicos, el estado mental o físico puede ser causa de accidentes. Conducir con alguna dolencia física, cansado o bajo estrés puede alterar el nivel de alerta, la capacidad de respuesta ante imprevistos surgidos en la carretera o, incluso, desvirtuar la valoración del rendimiento en la conducción.

El **cansancio y la fatiga** son los factores de riesgo más frecuentes entre los conductores profesionales. Las prolongadas e irregulares jornadas de trabajo, los malos hábitos de alimentación y sueño, así como, las repercusiones psicológicas de la difícil conciliación de la vida laboral y personal, son algunos de los factores que provocan cansancio y fatiga entre los conductores profesionales.

Según cifras del Ministerio del Fomento, el 57,5 % de los accidentes de tráfico provocados por conductores de vehículos de mercancías se deben a la distracción, el cansancio, sueño o enfermedad. Un porcentaje algo superior al de los conductores de otros vehículos (52 %). (Ministerio de Fomento. Dirección General del Transporte Terrestre, 2018)

“El cansancio y la fatiga son los factores de riesgo más frecuentes entre los conductores profesionales”

“Según cifras del Ministerio de Fomento, el 57,5 % de los accidentes de trabajo provocados por conductores de vehículos de mercancías se deben a la distracción, cansancio, sueño o enfermedad”.

## Características y manipulación de la carga

El transporte de **mercancías peligrosas**, así como las operaciones de carga y descarga suponen un alto riesgo de accidentes. Las consecuencias de una operación incorrecta con mercancías peligrosas son de diversa índole, como explosiones, incendios e infecciones; por no hablar de los riesgos medioambientales.

En cuanto a **la carga y descarga de mercancías**, y no solo de mercancías peligrosas, debemos llamar la atención sobre la práctica cada vez más extendida de que estas operaciones sean llevadas a cabo por los propios conductores. Obviamente, esta circunstancia aumenta el riesgo de sufrir luxaciones, problemas musculoesqueléticos, así como, de provocar mayores niveles de fatiga y estrés.

Desde nuestro sindicato estamos totalmente en contra de que los conductores ejecuten la carga y descarga, ya que no están preparados, ni formados para realizar tales operaciones. Las medidas de prevención, así como las herramientas para la manipulación de mercancías, deben adaptarse a cada centro y lugar de trabajo, según dicta la normativa vigente. Por tanto, cuando los conductores son forzados por las empresas a hacer la carga y descarga, no solo estas están incumpliendo la norma, sino que ponen en riesgo la salud y seguridad del trabajador o trabajadora.

Medidas adecuadas de prevención, así como el control sobre el cumplimiento de la normativa sobre el transporte y manipulación de mercancías peligrosas son las mejores vías para atajar los accidentes provocados por este tipo de riesgos.

## Estado del vehículo

### Antigüedad del vehículo

Según cifras de la DGT, existe una correlación positiva entre la antigüedad de los vehículos y las tasas de mortalidad y personas heridas por accidentes de tráfico. Como podemos ver en la siguiente tabla, las mayores tasas de muertes y personas heridas se producen en vehículos con más de 15 años de antigüedad. Teniendo en cuenta que el 43 % de los camiones y el 30 % de los autobuses tienen más de 15 años, la antigüedad es un factor preocupante de seguridad dentro del transporte por carretera (DGT. 2018).

**Tabla 7.** Tasa de fallecimientos y personas heridas y hospitalizadas por 100.000 vehículos. España, 2018.

Antigüedad del turismo	Tasa de fallecimientos	Tasa de hospitalizaciones y personas heridas
De 0 a 4 años	1,85	7,72
De 5 a 9 años	2,28	9,76
De 10 a 14 años	2,84	10,44
De 15 a 19 años	4,95	16,88
De 20 y más	3,17	8,76

Fuente.- Dirección General de Tráfico. Imagen extraída del informe: "Las principales cifras de Siniestralidad Vial. 2018"

"Las mayores tasas de muertes y de personas heridas se producen en vehículos con más de 15 años de antigüedad".

"El 43 % de los vehículos de mercancías y el 30 % de los de viajeros tienen más de 15 años de antigüedad"

### Inspección técnica caducada

La DGT ofrece un dato revelador en su informe sobre siniestralidad viaria: el porcentaje de vehículos implicados en accidentes con la inspección técnica caducada es especialmente alto entre los vehículos de mercancías de menos de 3.500 toneladas y las furgonetas. Como podemos ver en la siguiente tabla, el 10 % de los vehículos de mercancías de más de 3.500 toneladas implicados en accidentes tenían la inspección técnica caducada; en el caso de las furgonetas, el porcentaje es de un 9 %. Los menos afectados por este hecho son los autobuses (3 %) y los camiones de 3.500 kg (4 %). Estos datos nos demuestran que debe existir un mayor control y exigencia para los vehículos de mercancías de menos de 3.500 kg y furgonetas, ya que se reduciría el nivel de accidentes que ahora mismo registran este tipo de vehículos.

**Tabla 8.** Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España. 2018.

Tipo vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada
Motocicletas	3.967	317	90	4.374	7 %
Turismos	30.459	1.728	234	32.421	5 %
Furgonetas	3.236	326	37	3.599	9 %
Camiones de hasta 3.500 kg	391	42	5	438	10 %
Camiones de más de 3.500 kg	2.495	100	31	2.626	4 %
Autobús	227	7	3	237	3 %

Fuente.- Dirección General de Tráfico. Imagen extraída del informe: "Las principales cifras de Siniestralidad Vial. 2018"

## Estado de las carreteras y circunstancias climatológicas

La Asociación Española de Carretera señala en su último estudio sobre *Necesidades de inversión en conservación 2017-2018*, que el déficit de inversión en nuestras carreteras asciende a los 7.000 millones de euros. Entre las conclusiones del informe, se encuentra la necesidad de renovar 370.000 señales de código, repintar marcas viales en unos 30.000 km de carretera, y la revisión del 90 % de las luminarias.

Obviamente, las circunstancias climatológicas empeoran las condiciones de conducción y el estado de la calzada. Cuando el tiempo es adverso el riesgo de accidentes aumenta por la baja visibilidad y la probabilidad mayor de que se produzcan choques y deslizamientos. Estas situaciones también incrementan los niveles de estrés y la fatiga de los conductores y conductoras.

Por tanto, medidas para disminuir el número de accidentes podrían ser:

- Aumentar la inversión en carreteras (mejorar la señalización, ampliar los kilómetros de carretera con asfalto antideslizante).
- Ayudas económicas para la compra de vehículos con mejores sistemas de seguridad.

“El déficit de inversión en nuestras carreteras asciende a los 7.000 millones de euros”.

## Falta de áreas de descanso debidamente equipadas y seguras

Faltan espacios públicos adecuados y seguros donde aparcar los camiones, y en donde los conductores y conductoras logren un correcto descanso. España se encuentra a la cola en cuanto a valoración de áreas de descanso junto con República Checa y Eslovenia, según recoge un estudio realizado por la Organización Europea de Aparcamientos Seguros (ESPORG). Sin embargo, Francia, Suiza o Croacia obtienen unos buenos resultados.

La seguridad de estas áreas de servicio es el elemento al que los transportistas dan más importancia, ya que les permite descansar con tranquilidad. Y no es para menos esta demanda: cada año se producen en nuestro país 9.000 ataques nocturnos a cabinas de camiones, según constata la Asociación Internacional de Transportistas.

Desde nuestro sindicato llevamos años denunciando esta realidad. Consideramos imprescindible la inversión en la creación o adaptación de áreas de servicios de acuerdo a los parámetros que la legislación europea exige: un área cada 100 kilómetros, con infraestructura para la higiene personal y servicios de seguridad permanentes. Porque entendemos que un adecuado descanso permite combatir la fatiga, el estrés y los riesgos de accidentes de tráfico.

“España se encuentra a la cola en cuanto a valoración de áreas de descanso junto con República checa y Eslovenia”.

“La seguridad de las áreas de servicio es uno de los aspectos a los que los transportistas dan más importancia: cada año se producen en nuestro país 9.000 ataques nocturnos a cabinas de camiones”.

## 6. COLECTIVOS VULNERABLES: LA SITUACIÓN DE LAS PERSONAS MAYORES

Las habilidades para conducir se ven afectadas de forma progresiva con la edad, y en ocasiones, de forma acelerada por las elevadas exigencias psicofísicas y requerimientos del sector. Con el paso de la edad, se produce un deterioro del rendimiento psicomotor, caracterizado por la disminución de la precisión, del control del ritmo, de la coordinación de múltiples extremidades, del tiempo de reacción o de la velocidad de los movimientos. Estas circunstancias convierten al personal mayor que trabaja en el transporte por carretera en uno de los colectivos más vulnerables ante el riesgo de sufrir un accidente o enfermedad grave.

La edad como factor de riesgo de siniestralidad, quedó demostrado en un estudio llevado a cabo por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) en el año 2010. Este estudio demostró que los conductores profesionales mayores de 55 años presentan mayores tasas de incidencia de accidentes con consecuencias graves y mortales. Como podemos ver en la siguiente tabla extraída de esta investigación, **la tasa de incidencia entre el personal mayor de 55 años en el transporte de mercancías por carretera es tres veces superior** a la del personal con la misma edad en el conjunto de actividades económicas.

**Tabla 9.** Tasa de incidencia de accidentes de trabajo en jornada de trabajo graves y mortales según edad

Grupo de edad	CNAE 494	Total de actividades económicas
55 años o más	128,11	32,8

Fuente.- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. INSHT

“La tasa de incidencia en accidentes de trabajo entre el personal mayor de 55 años en el transporte de mercancías es tres veces superior a la del personal con la misma edad en el conjunto de actividades”.

Otro estudio financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, y promovido, entre otras organizaciones, por la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, recoge en sus conclusiones que los requerimientos psicofísicos para el desempeño de la profesión, pueden ser incompatibles con las aptitudes de los trabajadores a partir de cierta edad. Asimismo, añade que las altas demandas de los puestos de trabajo pueden acelerar el proceso de envejecimiento de los trabajadores y trabajadoras. (Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales; 2012)

Es así, como desde Comisiones Obreras consideramos necesario que se tomen medidas específicas para proteger la salud laboral de estos trabajadores y trabajadoras. Una de estas medidas es establecer la jubilación anticipada para los conductores y conductoras profesionales a los 60 años. La otra es establecer coeficientes reductores a partir de los 55 años y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social, tal como viene establecido en el RD 1698/2011, de 18 de noviembre. Una medida que ya viene aplicándose a otros sectores, como la minería, los trabajadores del mar, los bomberos, el personal de vuelo del transporte aéreo, el transporte ferroviario, etc.

## 7. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

### CONCLUSIONES

#### SINIESTRALIDAD EN EL SECTOR

- Los índices de accidentes en el transporte por carretera, así como la gravedad de estos siniestros son significativamente superiores al del conjunto de actividades económicas. En cuanto a la gravedad, se observa que la tasa de incidencia en accidentes mortales es siete veces superior a la media de actividades.
- Cada mes la carretera se lleva la vida de 12 compañeros y compañeras. Los conductores profesionales registran el número más alto de accidentes mortales y tienen una tasa de mortalidad 5,5 veces superior a la media.

- Los accidentes de tráfico es el riesgo más grave al que se enfrenta el personal de la carretera. Para los conductores profesionales el riesgo de sufrir un accidente de tráfico mientras trabajan es ocho veces mayor que para la media de la población trabajadora.
- Según cifras sobre siniestralidad vial de la DGT, los vehículos de mercancías estuvieron implicados en 19.037 accidentes con víctimas a lo largo de 2018, que causaron la muerte de 612 personas.
- Los accidentes en los que han estado implicados vehículos de mercancías son, proporcionalmente, de mayor gravedad que los provocados por otro tipo de vehículos.

### PRINCIPALES ALTERACIONES EN LA SALUD

- Investigaciones médicas evidencian un mayor grado de enfermedad en el colectivo de conductores profesionales que la población general, para algunas patologías. (Ver cuadro página 11).

### FACTORES DE RIESGO

- **Condiciones laborales.** Influyen en la calidad de vida y salud de los trabajadores:
  - Los ritmos acelerados de trabajo, las largas jornadas de conducción.
  - La precarización en general de las condiciones laborales. El personal temporal en el transporte por carretera tiene más del doble de probabilidad que el personal fijo de sufrir un accidente de trabajo.
  - Difícil conciliación de la vida laboral y personal.
  - Deficiencias en la aplicación de medidas de salud laboral.
- **Estado psíquico y físico: el estrés y la fatiga.** El 57,5 % de los accidentes de tráfico provocados por conductores de vehículos de mercancías se deben a la distracción, el cansancio, el sueño o la enfermedad.
- **Características y manipulación de la carga.** La manipulación incorrecta de mercancías peligrosas pueden ser de diversa índole como explosiones, incendios e infecciones. La carga y descarga

aumentan el riesgo de sufrir luxaciones, problemas musculoesqueléticos y mayores niveles de fatiga y de estrés.

- **Estado del vehículo.** La antigüedad y los controles de inspección técnica son variables que influyen en el riesgo de accidentes. Las mayores tasas de muertes y personas heridas se producen en vehículos con más de 15 años de antigüedad. Existe por tanto un riesgo evidente en los vehículos de mercancías y de viajeros: el 43 % y el 30 %, respectivamente, tienen más de 15 años de antigüedad.
- **Estado de las carreteras y circunstancias climatológicas.**
- **Falta de áreas de descanso debidamente equipadas y seguras.** España se encuentra a la cola en cuanto a valoración de áreas de descanso junto con República Checa y Eslovenia. Desde el sindicato llevamos años denunciando esta situación, ya que entendemos que unas adecuadas áreas de descanso permiten combatir la fatiga, el estrés y los riesgos de accidentes de tráfico.

## **COLECTIVOS VULNERABLES. LA SITUACIÓN DE LAS PERSONAS MAYORES**

- Las habilidades para conducir se ven afectadas de forma progresiva con la edad, y en ocasiones, de forma acelerada por las elevadas exigencias psicofísicas y requerimientos del sector.
- **La tasa de incidencia entre el personal mayor de 55 años en el transporte de mercancías por carretera es tres veces superior si la comparamos con el total de actividades económicas.**

## PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

1. Introducir fundamentos sobre **seguridad vial** en los contenidos formativos de prevención de riesgos laborales. En este sentido debe ser reformulado el RD 1161/2001, por el que se establece el título de Técnico superior en Prevención de Riesgos Profesionales.
2. Reformar el Estatuto de los Trabajadores para introducir la **seguridad vial**, incluyendo la elaboración de **planes de movilidad y la promoción del uso del transporte público**, en el contenido obligatorio de la negociación colectiva.
3. Realización de estudios sobre las patologías propias que afectan a la conducción profesional, en los que se tendrán en cuenta los efectos de determinados factores como turnicidad, trabajo nocturno, el sometimiento a ritmos acelerados, la toxicidad, etc.
4. Necesidad de colaboración entre los diferentes departamentos y administraciones en lo relativo a la **investigación de los accidentes de tráfico**. Es necesario que los procedimientos estadísticos de la DGT y del Ministerio de Trabajo sean compatibles para obtener unas estadísticas de siniestralidad homogéneas.
5. Impulsar la creación de un **Observatorio de Seguridad y Salud Laboral** para el transporte por carretera destinado a “elaborar, recopilar, analizar y difundir información relevante con la finalidad de conocer la evolución de los problemas de salud laboral y el estado del desarrollo del sistema de seguridad y salud en la carretera”. El observatorio producirá información útil para las administraciones, los agentes sociales y los profesionales, que ayude a tomar decisiones estratégicas en los diferentes ámbitos de la seguridad y la salud en el trabajo, tanto en el campo científico como profesional, social o político. Hará un seguimiento de la evolución del sistema de seguridad y salud en el trabajo, orientado al análisis de las políticas y estructuras, los recursos y servicios, las prácticas profesionales y las actuaciones de los agentes sociales.
6. Vigilar de forma estricta la **coordinación de actividades empresariales** con especial atención a la relación entre **empresas y el personal autónomo**. Los cambios en el modelo productivo han llevado a una dispersión de los procesos, aprovechando las empresas principales para externalizar aquellos menos rentables y/o

con más riesgos, como por ejemplo el transporte y distribución de sus mercancías. Las condiciones demandadas por las empresas a las subcontratas y el personal autónomo son cada vez más exigentes y condicionan tanto sus condiciones y organización del trabajo como sus políticas preventivas.

7. **Incorporación de los accidentes *in itinere*** en los índices de siniestralidad que actúan como requisito imprescindible para la obtención del “bonus” (reducción de cuotas por contingencias profesionales prevista en el RD 404/2010 y la Orden TIN/1448/2010).
8. Elaborar **un protocolo de prevención específica del consumo de alcohol y drogas** que formule los factores a tener en cuenta a la hora de conocer la dimensión y naturaleza del problema del consumo de alcohol y drogas en la seguridad vial laboral.
9. Puesta en marcha por parte de las diferentes Administraciones Públicas de **campañas de información y sensibilización sobre seguridad vial laboral**, elaboración de planes de movilidad a los centros de trabajo y promoción del transporte público.
10. Obligación de instalar **tacógrafo digital** en todos los vehículos industriales independientemente de su tonelaje.
11. Prohibición expresa con carácter general de **carga y descarga** de los vehículos por parte del conductor o conductora.
12. Establecer la **jubilación anticipada** de los conductores y conductoras profesionales a los 60 años de edad, y establecer **coeficientes reductores** a partir de los 55 años para anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social (tal como viene especificado en el RD 1698/2011, de 18 de noviembre).
13. Construcción de **Áreas de descanso** equipadas adecuadamente y seguras. Las infraestructuras y recursos de estas áreas incluirían: vallas de seguridad, cámaras de vídeo-tv, guardas de seguridad, etc. Se necesitan construir áreas en las proximidades de las grandes ciudades, es decir, en los principales lugares de descarga.
14. Incorporar la **perspectiva de género** en la prevención de riesgos laborales.
15. Dotar de habilidades sociales y herramientas para prevenir la aparición de riesgos psicosociales.

## ANEXO 1

Relación no exhaustiva de principales factores de riesgo	
Riesgos de seguridad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accidentes de tráfico</li> <li>- Golpes, choques o aplastamientos</li> <li>- Caídas a distinto nivel</li> <li>- Caída de objetos en manipulación</li> <li>- Atropellos por vehículos y/o equipos de trabajo en movimiento</li> <li>- Atrapamientos por vuelco de vehículos o equipos de trabajo</li> <li>- Espacios confinados</li> <li>- Riesgo a quemaduras</li> <li>- Contactos eléctricos</li> <li>- Riesgo derivado del uso de productos químicos</li> <li>- Incendio y explosión</li> <li>- Factores climatológicos adversos</li> </ul>
Riesgos ergonómicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manipulación manual de cargas</li> <li>- Posturas forzadas</li> <li>- Posturas mantenidas</li> <li>- Fatiga física</li> </ul>
Riesgos higiénicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riesgo biológico, químico, radiaciones ionizantes, etc. (en función del tipo de carga)</li> <li>- Exposición o ruido y vibraciones</li> </ul>
Riesgos psicosociales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estrés</li> <li>- Carga mental</li> <li>- Fatiga mental</li> <li>- Adaptación a los horarios de trabajo</li> <li>- Premura de tiempo / falta de flexibilidad horaria</li> <li>- Aislamiento. Trabajo en solitario</li> <li>- Riesgo de atraco, violencia</li> <li>- Estancias fuera de casa</li> </ul>

Fuente.- Guía para la prevención. Salud y Seguridad en el trabajo de los Conductores Mayores en el transporte de mercancías por carretera

## BIBLIOGRAFÍA

- La Asociación Española de Carretera. *Necesidades de inversión en conservación 2017-2018*.
- Dirección General de Tráfico (2015). *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2018*.
- Escuela Nacional de Medicina del Trabajo, Instituto de Salud Carlos III (2007). *Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera*.
- European Transport Workers (ETF) (2012). *Manifiesto para la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales en Europa. Bruselas*.
- European Transport Safety Council (2001). *The rule of driver fatigue in commercial road transport crashes*.
- Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (2012). *Estudio de los requerimientos físicos y psíquicos exigidos en el desempeño del Conductor profesional. Para la propuesta de establecimiento de coeficientes reductores de la edad de jubilación*.
- Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (2015). *Guía para la prevención. Salud y seguridad en el trabajo de los conductores mayores en el transporte de mercancía por carretera*.
- Instituto Nacional de Estadística, Directorio Central de Empresas.
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) (2018). *Informe de accidentes de tráfico 2018*.
- Linkalter, D.R. (1980). *Fatigue and long distance truck drivers. Australian Road Research Board proceeding 1980*. Nunawading, Victoria: vol. 10 no.4, pp. 193-201.
- Ministerio de Fomento, Dirección General de Transporte Terrestre (2018). *Principales indicadores económicos y sociales del transporte terrestre*.
- Ministerio de Fomento, Dirección General de Transporte Terrestre (2018). *Observatorio social del transporte por carretera*.

- Seguí N, Stevens KN, Guinó E, Rozek LS, Moreno VR, Capellá G, Gruber SB, Valle L. (2011). *No association between germline allele-specific expression of TGFBR1 and colorectal cancer risk in Caucasian and Ashkenazi populations*. Br J Cancer. 2011;104:735-740.



**servicios a la ciudadanía  
carretera y logística**

**Sector de Carretera y Logística**

FSC-CCOO

C/ Ramírez de Arellano, 19. 3ª planta.

Tfno. 91 540 92 51

28043 Madrid.

[carretera@fsc.ccoo.es](mailto:carretera@fsc.ccoo.es)

[www.carretera.fsc.ccoo.es](http://www.carretera.fsc.ccoo.es)

**FSC-CCOO**

C/ Fernández de la Hoz, 21. 1ª planta.

28010 Madrid

Tfno: 91 757 22 90

[fsc@fsc.ccoo.es](mailto:fsc@fsc.ccoo.es)

[www.fsc.ccoo.es](http://www.fsc.ccoo.es)