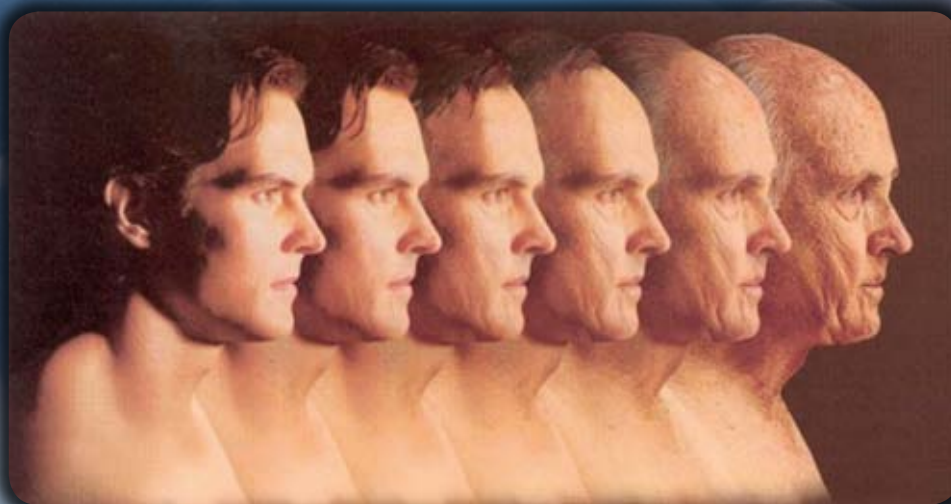


# La salud y seguridad en el trabajo de los conductores mayores en transporte de mercancías por carretera. Guía para la prevención.



## Informe final de resultados

Con la financiación de:

Códigos de acción:

AS-0099/2015

AS-0104/2015



FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES



Códigos de acción: AS-0099/2015 y AS-0104/2015

Proyecto realizado con la financiación de:



Ejecutado por:

FEDERACIÓN DE SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD Y EL CONSUMO DE UGT.  
FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE CC.OO.

*El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva de las entidades ejecutantes y no refleja necesariamente la opinión de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales*

# Índice

|  |    |
|--|----|
| <b>1.</b> Introducción .....   | 5  |
| <b>2.</b> Metodología .....  | 15 |
| <b>3.</b> Revisión bibliográfica .....   | 17 |
| <b>4.</b> Informe de siniestralidad .....  | 31 |
| <b>5.</b> Informe del conjunto de los grupos y los paneles de expertos.....          | 59 |
| <b>6.</b> Informe de resultados del conjunto de las entrevistas y cuestionarios .... | 73 |
| <b>7.</b> Conclusiones .....   | 83 |



## 1. INTRODUCCIÓN

En el año 2012, la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO (FSC-CCOO), la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT (TCM-UGT), la Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (ASINTRA) y la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER), realizaron con la financiación de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales el “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” (Códigos de acción: IS-0197/2011, IS-0198/2011, IS-0205/2011, IS-0206/2011) que aportó conocimientos y premisas que indicaban la necesidad de seguir profundizando en los aspectos preventivos relacionados con la penosidad de las tareas realizadas por los conductores, cuyo reflejo se ve potenciado con el avance de la edad.

El presente proyecto, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, (Códigos de acción AS-0099/2015 y AS-0104/2015) pretende responder a esa necesidad. En este marco, este informe da cuenta de las actividades realizadas y presenta sus resultados.

Los objetivos específicos planteados al inicio de esta acción son:

- Identificar las características de las condiciones de trabajo que generan riesgos para la salud y seguridad de éste colectivo.
- Describir el impacto de los daños a la salud y la siniestralidad en el colectivo de los conductores, atendiendo en particular al colectivo de trabajadores de mayor edad (>55).
- Sensibilizar y proporcionar información útil para la prevención de riesgos laborales y la protección del colectivo de conductores mayores.

Las actividades del proyecto han incluido la revisión bibliográfica de la literatura científica y gris; el examen de los datos de los registros de contingencias profesionales registradas (el de Accidentes de Trabajo, el de Enfermedades Profesionales y el de Patologías No traumáticas de la Seguridad Social). Además, se han recogido datos cuantitativos mediante cuestionarios y datos cualitativos a través de entrevistas, grupos de discusión y paneles de expertos. Este informe se completa con este capítulo introductorio, en el que se analizan los antecedentes y el marco conceptual de este proyecto, y el de conclusiones, en el que se resumen las aportaciones del mismo.

Como resultados de este proyecto, además, se han elaborado una guía para la prevención y un díptico dirigido a los trabajadores, disponibles en la webs de los ejecutantes: la FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE CC.OO. y la FEDERACION DE SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD Y EL CONSUMO – UGT.

*Nota sobre uso del lenguaje: La ocupación de conductores de camiones, especialmente de gran tonelaje, se encuentra en la actualidad absolutamente masculinizada, por lo que las referencias al colectivo se hacen mayormente utilizando el género masculino (con la esperanza de que en un futuro la ocupación llegue a ser ejercida por profesionales de ambos sexos, sin discriminación....)*

### 1.1. Situación del sector del transporte de mercancías por carretera y las condiciones de trabajo

El transporte de mercancías por carretera es actualmente, quizás más que nunca, un sector clave de la economía. No obstante, es un sector en el que las condiciones de trabajo de los conductores se están viendo cada vez más

deterioradas, en la medida que el mercado sufre el efecto de numerosas presiones, ante lo cual las empresas van modificando su modelo de negocio.

De forma somera, el sector del transporte en España se caracteriza por la atomización empresarial, con lo que una amplia mayoría de los conductores está empleado en pequeñas o micro empresas (Ver DIRCE, 2014). Las empresas de transporte operan en el mercado europeo en el que impera una feroz competencia de precios, que se ha desatado especialmente durante los últimos años en relación a la ampliación del mercado europeo a los países del Este. En un sector cuyos factores de costes principales - como vehículo, combustible, etc. - están muy tasados, la competencia extrema se traduce en presiones a la baja sobre los salarios y/o en la subcontratación con “falsos conductores autónomos”. Además, proliferan modelos de negocio que utilizan diversas modalidades de externalización para abaratar los costes salariales: subcontratación en cadena hacia empresas localizadas en países con salarios muy bajos, modalidad que ha recibido la denominación de “dumping social”.

En las condiciones de trabajo también influye que los servicios de transporte son organizados por parte de la logística de las empresas clientes. Estas determinan fechas y horarios en los que requieren la aportación o retirada “puntual” de las mercancías. Las operaciones de transporte se planean con márgenes de tiempo muy ajustados, teniéndose que adaptar los transportistas a los modelos de organización de la producción “justo a tiempo” (traducción del “just in time”). La presión de tiempos aumenta también cuando los productos transportados son animales vivos, mercancías perecederas, etc.

Atendiendo al hecho de que la seguridad de las carreteras se ve afectada por la seguridad de la conducción, existe una profusa normativa nacional y europea que viene a limitar las horas al volante de los conductores profesionales del transporte de mercancías por carretera. Esta normativa responde al hecho indiscutible de que un factor determinante de la conducción segura, para cualquier conductor, es evitar el estrés y la fatiga, como factores que merman las capacidades psicofísicas y aumentan el riesgo de accidentes de tráfico. Sin embargo, dicha normativa **no impone la limitación del tiempo de trabajo sino la duración máxima de los períodos de conducción, y los descansos y pausas mínimas respecto a la actividad de conducción**, para lo cual se impone el uso de dispositivos de control de la actividad de los vehículos habilitados para este tipo de transporte.<sup>1</sup>

Esto obliga a que la protección de la salud y la seguridad de los conductores en la actividad del transporte de mercancías por carretera deba complementarse, además de por la normativa que regula los tiempos de conducción, de una adecuada **organización del trabajo**, acorde con la normativa de **prevención de riesgos laborales**, que evite la fatiga y favorezca el descanso. Esta normativa obliga al empresario a organizar el trabajo de forma que proteja la salud y seguridad de los trabajadores. Sin embargo, no llega a aplicarse plenamente para este colectivo, en parte debido a que el control de la jornada de los conductores se realiza por parte de las autoridades responsables del tráfico en vez de por la Inspección de Trabajo.

La normativa permite que los conductores realicen largas jornadas de trabajo (hasta 60 horas de conducción más 20 horas de presencia semanales)<sup>2</sup> con horarios muy variables, lo que conlleva que los descansos se realicen en horarios diversos y en lugares no adaptados, la mayoría de las veces fuera del domicilio.

Esta “flexibilidad” de la jornada de trabajo de los conductores, constituye un factor que confiere penosidad a sus condiciones de vida. El tipo de jornada que realiza efectivamente cada conductor está asociada a diversos factores, internos y externos a la empresa, y tiene muchas consecuencias:

- A las horas de conducción se les suma el tiempo en el que se realiza la carga y descarga de la mercancía.

- El cumplimiento de la programación del viaje es responsabilidad del conductor, pero hay muchos factores que no puede controlar: los tiempos de permanencia y espera, el estado del tráfico, la meteorología o el estado de las carreteras.
- Las pausas se realizan en lugares inadecuados o en la propia cabina del camión. Esto afecta a la calidad del descanso, en función de las condiciones termohigrométricas desfavorables: altos niveles de ruido, falta de condiciones para realizar la higiene personal, necesidad de permanecer en estado de alerta vigilando la carga frente a posibles robos, o la atención a mercancías peligrosas, etc.
- La alimentación fuera del domicilio, lo que casi siempre supone la reducción de la calidad de la comida consumida con respecto a la salud cardiovascular.
- La conducción se realiza a menudo por la noche. Algunos conductores, para evitar la somnolencia natural recurren a sustancias estimulantes como el café, que sumada a la alteración de los ritmos circadianos, dificultan luego la conciliación del sueño y así un descanso adecuado (por lo cual, a veces necesitan recurrir a hipnóticos).
- La semana laboral se alarga en ocasiones durante el fin de semana y en días festivos; afectando a las posibilidades de conciliación de la vida laboral y la vida familiar, social y de ocio, y reduciendo los contactos sociales.
- El alejamiento del domicilio supone que, en los trayectos más largos, para evitar dejar su trabajo por alteraciones (que les parecen) menos graves de la salud, los conductores llevan consigo botiquines para automedicarse.
- El conjunto de alteraciones de la jornada puede derivar en efectos en la salud a corto plazo y en la seguridad, al afectar a la calidad del descanso, a la alimentación, y provocar sedentarismo. Además, pueden elevar el estrés y causar pérdidas de atención. Y todos estos factores se asocian a deterioros en la salud a largo plazo y al envejecimiento, según el consenso científico.

A este conjunto de condiciones de trabajo de los conductores del transporte de mercancías por carretera se les suma, además, otros aspectos específicos asociados a la forma en que desarrollan esta actividad, tales como el tipo de mercancía (paquetes de tamaño diverso, compuestos químicos, productos alimenticios, vehículos, etc.), las distancias de los viajes (se realizan viajes de hasta 14 días) y las diferentes características de los vehículos y su antigüedad.

El tipo de mercancía que transportan puede suponer la exposición a los riesgos derivados de éstas, por ejemplo: manipulación de agentes químicos, exposición a gases, humos y vapores, cambios de temperaturas, agentes patógenos, caídas y golpes de objetos manipulados, o caídas de altura, atropellos, etc.

El tipo de carretera por la que circulan y las condiciones del vehículo condicionan tanto la exposición a vibraciones como las condiciones ergonómicas y, en función de la longitud y duración de los recorridos, también de las condiciones para el descanso.

Este colectivo también está expuesto, por el mero hecho de su larga permanencia en las carreteras, a la siniestralidad asociada al tráfico, que requiere atención constante y constituye una fuente de estrés.

Los modelos actuales de contratación, además, suponen la erosión de la estabilidad laboral, lo que representa un factor agregado de estrés.

Este sector se caracteriza por la debilidad de la gestión de la prevención de riesgos laborales, a la que contribuyen varios factores (1) la alta fragmentación del sector, con enorme presencia de micro empresas, conductores autónomos, TRADE (trabajadores autónomos económicamente dependientes) y “falsos autónomos”, sujetos todos estos últimos a normativas particulares respecto al tiempo de trabajo, (2) la escasa formación preventiva de trabajadores y empresarios y (3) las implicaciones prácticas que tiene el hecho de que los conductores desarrollen la mayor parte de sus tareas en la carretera y/o en centros ajenos, no en un típico centro de trabajo.

Hay que señalar que aunque la normativa que ordena la jornada en el sector (tanto la europea (Reglamento (CE) 561/2006) como la nacional (RD 1561/1995)) tiene el carácter de mínimo, y dejan a la negociación colectiva el establecimiento de normas más beneficiosas para el descanso de los conductores, en la realidad, el reducido tamaño de las empresas, la fragmentación de la negociación colectiva (proliferan los convenios provinciales), y el dumping social que suponen los nuevos modelos de negocio, han impedido que se logre un avance generalizado de este sentido.

Antes al revés, las presiones competitivas que se observan en el mercado se están trasladando a hacia la jornada de los conductores, imponiéndoseles por las empresas como esfuerzos necesarios para el mantenimiento del empleo.

## **1.2. La normativa relativa a coeficientes reductores**

En el Convenio 128 DE LA OIT relativo a las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivencia, adoptado en 1969, se establece (artículo 15) que *“si la edad prescrita fuera igual o superior a sesenta y cinco años, esa edad deberá ser reducida, en las condiciones prescritas, para las personas que hayan estado trabajando en labores consideradas por la legislación nacional como penosas o insalubres a los efectos de la prestación de vejez”*.

Casi 50 años después, en el actual contexto de envejecimiento de la población activa, la tendencia de la normativa europea y española respecto a la edad de jubilación ha estado enfocada a su retraso. Aunque se considera que la penosidad del trabajo, en general, ha disminuido, tomando en cuenta el esfuerzo físico, diversos colectivos profesionales sufren un alto desgaste durante su vida laboral y están intentando que se adelante la edad de su jubilación en el marco de lo previsto en el art. 206 de la Ley General de Seguridad Social (Texto Refundido, año 2015) para la jubilación anticipada por razón de la actividad o en caso de incapacidad.<sup>3</sup>

El procedimiento para decretar cuáles son las ocupaciones que merecen una anticipación en la jubilación, requiere un acto administrativo. Este debe seguir el procedimiento establecido en el Artículo 10 del Capítulo III del *Real Decreto 1698/2011, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social*.<sup>4</sup>

Aunque en este Real Decreto se establece que la Secretaría de Estado de la Seguridad Social puede actuar de oficio, a iniciativa propia o como consecuencia de una petición razonada, no se ha abierto ningún procedimiento de oficio desde que se reguló este procedimiento.

Para iniciar el trámite a instancia de empresarios y trabajadores por cuenta ajena, éstos agentes deben presentar la solicitud a favor de cada colectivo profesional para los que deseen que se reconozca este derecho, acompañada de documentación que acredite la causa que justifica la solicitud.

Los supuestos en los que procede el establecimiento de coeficientes reductores están acotados en el artículo 2 del mismo *Real Decreto 1698/2011*.



La demostración de que para unas determinadas *Actividades laborales en las escalas, categorías o especialidades* se han de establecer coeficientes reductores o anticipar la edad de jubilación, puede basarse en informes que señalen que se cumplen (algunos de) los siguientes criterios:

- **Actividades u ocupaciones con excepcional índice de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad y en las que se hayan comprobado:**
  - **unos elevados índices de morbilidad o mortalidad por la incidencia de enfermedades profesionales;**
  - **una excepcional morbilidad y mortalidad por enfermedad, no reconocida como profesional, pero con relación directa con el trabajo,**
  - **alta incidencia, mayor a la media, de incapacidades permanentes derivadas de enfermedades en los términos indicados en el artículo 115.2.e) de la Ley General de la Seguridad Social [entiéndase, artículo 156.2.e del texto de la LGSS 2015].**
  
- **Actividades laborales para cuyo desempeño se requieran condiciones físicas o psíquicas que resulten de excepcional penosidad y además registren,**
  - **índice de siniestralidad mayor a partir de una determinada edad, conformado por el índice de accidentes de trabajo y/o el índice de enfermedades profesionales;**
  - **mayor morbilidad y mortalidad por enfermedad y su relación directa con el trabajo,**
  - **alta incidencia de incapacidades permanentes derivada de enfermedad en los términos indicados en el artículo 156.2.e) de la LGSS 2015.**

Existen numerosos estudios que indican esta relación, y que se presentan en la revisión bibliográfica.

Sin embargo, no ha prosperado hasta el momento ninguna de las iniciativas *a instancia de los empresarios y trabajadores por cuenta ajena, a través de las organizaciones empresariales y sindicales, mediante petición razonada no vinculante* (art. 10.b del citado RD 1698/2011).

Señalaremos a continuación las dificultades, tanto metodológicas (problemas de definición, de clasificación, de nomenclatura, etc.) como prácticas, para la traducción de los datos acumulados acerca de las condiciones de trabajo, el deterioro de la salud y la accidentalidad de los conductores en el transporte de mercancías por carretera en datos aceptables para la administración laboral.

En primer lugar, desde el punto de vista conceptual, hay un problema relacionado con la exigencia de demostrar **penosidad**, en particular, pero también **peligrosidad, insalubridad o toxicidad**.

*“...Dicho procedimiento exige la realización previa de estudios sobre siniestralidad en el sector, penosidad, en la que se tendrá en cuenta a estos efectos la turnicidad, el trabajo nocturno y el sometimiento a ritmos de producción, la peligrosidad y toxicidad de las condiciones del trabajo, su incidencia en los procesos de incapacidad laboral que genera en los trabajadores y los requerimientos físicos exigidos para el desarrollo de la actividad. .... (Preámbulo al Real Decreto 1698/2011)*

En la etapa preconstitucional, la autoridad laboral era la que establecía la penosidad, etc., de una ocupación o tarea. Posteriormente, esta calificación pasó a estar en las mesas de negociación colectiva. Desde la introducción de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (1997), la tolerancia legal con las condiciones de trabajo “penosas” es teóricamente nula. En este marco, la negociación colectiva posterior a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales ha tendido a eliminar tales calificaciones de los convenios, junto a los correspondientes pluses salariales, sin que ello signifique que los factores de riesgo que habían justificado la calificación de penosidad en los convenios se hayan eliminado por completo.

Otra dificultad que se plantea en el procedimiento marcado por el Real Decreto es lograr que las organizaciones empresariales presenten la solicitud, puesto que pedir un coeficiente reductor implica que las empresas tienen que cotizar más (por contingencias profesionales) para que se pueda dar dicha reducción de la edad de jubilación.

*Además, el establecimiento de coeficientes reductores de la edad de jubilación, que sólo procederá cuando no sea posible la modificación de las condiciones de trabajo, conllevará los ajustes necesarios en la cotización para garantizar el equilibrio financiero. Por tal motivo, podrán aplicarse diferentes coeficientes reductores de la edad y recargos variables en la cotización, en función de las condiciones de trabajo en cada actividad.... (Preámbulo al Real Decreto 1698/2011)*

Por otra parte, no resulta posible sustentar el argumento en la alta morbilidad ocupacional a partir de las estadísticas de Enfermedades Profesionales registradas, tomando en cuenta el demostrado fenómeno de subregistro de las mismas, tal como se describe en la última Estrategia Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Con todo, hay colectivos que aunque no tengan registrados apenas casos de Enfermedad Profesional sí pueden tener alta incidencia de patologías causadas o agravadas por el trabajo y registradas en el sistema PANOTRATSS, que deberían contar igualmente a efectos de señalar el impacto negativo del trabajo, especialmente en este contexto.<sup>5</sup>

Hay ocupaciones, además, para las que se observa un acusado subregistro de la accidentalidad laboral; este es el caso de los accidentes que sufre el colectivo de los conductores de mercancías por carretera, cuyos accidentes laborales (en jornada o *in itinere*) sucedidos en la carretera son muchas veces registrados como “de tráfico” y no como accidentes de trabajo.

Asimismo, hay ocupaciones afectadas por abandono prematuro en las que pocos trabajadores llegan a jubilarse a los 65 años. Muchos trabajadores suelen salir anticipadamente de la ocupación por diversos mecanismos: por jubilaciones anticipadas, despidos derivados de cierres de empresas, regulaciones de empleo; abandono temprano de la actividad por desgaste, morbilidad o por secuelas (o defunción) derivada de accidentes, etc. Hay que tomar en cuenta que el abandono prematuro del mercado de trabajo resulta más acusado para los trabajadores con menor cualificación y en trabajos manuales y para las trayectorias laborales caracterizadas por una alta inseguridad y una alta flexibilidad (ver Durán, 2013).<sup>6</sup>

Todas estas dificultades conceptuales, metodológicas y prácticas hacen que el procedimiento esté resultando extremadamente complejo, y que a día de hoy la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social sólo tenga abierto un único expediente de procedimiento previo orientado a comenzar el proceso para verificar si se va a conceder coeficientes reductores a los bomberos que prestan sus servicios en el sector privado, e igualarlos así a los bomberos al servicio de las administraciones y organismos públicos, que los tienen asignados por el RD 383/2008.<sup>7</sup>

### **1.3. Identificación de los casos susceptibles de jubilación anticipada**

¿Qué tipo de trabajos reciben o han de recibir esta consideración? No hay un concepto único aceptado en el ámbito internacional, aunque sí se pueden encontrar definiciones en las legislaciones de algunos países. La

terminología anglosajona hace referencia a trabajos penosos o peligrosos como arduous or hazardous. Otro modo de referirse a estos utiliza el término “trabajos 3D” (por “dirty, difficult and dangerous”, es decir, sucios, difíciles y peligrosos).

En el informe del estudio de la Organización Internacional del Trabajo, “*Jubilación Anticipada por Trabajos de Naturaleza Penosa, Tóxica, Peligrosa o Insalubre. Un Estudio Comparado*”, se señala que la justificación de los regímenes de jubilación anticipada se puede hallar en dos tipos de argumentos, y se aportan ejemplos de cada uno:

*“Es muy importante distinguir entre aquellos regímenes de jubilación anticipada por razón de trabajo penoso, etc. que puede afectar a la salud y, por ende, a la expectativa de vida (mineros) y regímenes de jubilación anticipada por razón de trabajos que sencillamente es más difícil desempeñarlos por razón de la edad (artistas, pilotos). Estos últimos trabajos no pueden considerarse especialmente penosos, etc. y la razón y el fundamento del régimen diferenciado es en estos casos muy distinto y basado en mayor medida en las dificultades de desempeño de una profesión a una determinada edad avanzada.”<sup>8</sup>*

Esquemáticamente, por tanto, cabrían dos tipos de argumentos para solicitar el adelantamiento de la edad de jubilación.

- Por una parte, el impacto que estos trabajos tienen en la salud y esperanza de vida de la trabajadora o el trabajador.
- Por otra, en el impacto que tiene la edad de las y los trabajadores en la ejecución de las tareas o en la siniestralidad, en función del sector o actividad.

En todo caso, esta clasificación deja de lado otras casuísticas, como que ciertas demandas del trabajo representan para las trabajadoras y los trabajadores mayores una exigencia o carga mayor, que hace que su continuidad en el trabajo les ocasione un alto grado de malestar, mayor que para los jóvenes, como podría ser el trabajo nocturno o a turnos.

#### **1.4. Justificación social de los coeficientes reductores y/o la anticipación de la edad de jubilación**

Hoy en día es un hecho evidente que las condiciones de trabajo afectan a la salud, a la seguridad y al modo de envejecer, y que ello es un factor de desigualdad que diferencia entre grupos o actividades profesionales. En este sentido, se ha subrayado la importancia del tipo de actividad laboral para un estilo de vida “saludable” (activo), especialmente en el contexto de las campañas públicas para la promoción del “envejecimiento activo”. El desgaste en el trabajo, el envejecimiento prematuro, y las condiciones de trabajo que entrañan unas condiciones de vida poco saludables, son realidades bien identificadas y tratadas en nuestra normativa. Sin embargo la tendencia actual se centra en aproximar la edad de jubilación a los 70 años y no en reducirla. Así lo manda la UE y lo reflejan los gobiernos europeos en sus reformas de las leyes reguladoras de la jubilación.

La jubilación anticipada respondería al interés público por evitar que determinados colectivos sigan ejerciendo su actividad, para reducir el riesgo de un impacto negativo a terceros, como sería el caso de conductores (de camiones, trenes y pilotos).

Desde el punto de vista de la salud laboral, los problemas relacionados con la edad se pueden presentar muy precozmente, antes incluso de la edad que se sopesa para la jubilación anticipada. Ciertas capacidades funcionales fundamentales para algunos tipos de trabajo se van reduciendo desde los 45 años de edad mientras

que otras disminuyen desde los 50 – 55 años. La Organización Internacional del Trabajo define “trabajador envejecido” como todo trabajador que encuentra dificultades en el empleo u ocupación producto del avance de la edad”.<sup>9</sup>

## 1.5. Penosidad de las condiciones de trabajo de los conductores

El caso de los conductores en el transporte de mercancías por carretera (CNAE 4941 y CNO 843) es un ejemplo paradigmático de grupo ocupacional al que se le debería promover su jubilación anticipada en aplicación de diversos conceptos. Diversos estudios han señalado ya esto (ver la revisión bibliográfica de este informe). También se ha de tomar en cuenta que la OIT define a esta ocupación como peligrosa.<sup>10</sup>

Hay aspectos de las condiciones de trabajo de los conductores que afectan particularmente a sus condiciones de vida, a su salud y a la accidentalidad en carretera. Nos referimos a:

- 1) el ritmo de trabajo, que viene dado por lo pactado entre empresa empleadora y la empresa cliente, lo que se traduce en presiones de tiempo sobre el conductor, que debe sortear las dificultades del tráfico, de la carretera y los condicionamientos de la normativa;
- 2) la duración de la jornada de trabajo, que es larga e irregular, y muchas veces contradice los ritmos circadianos;
- 3) la condición de trabajador móvil, que obliga a realizar los descansos y la alimentación fuera de su domicilio, durante largos periodos;
- 4) el modo de remuneración, que condiciona la adquisición de servicios de hostelería durante el viaje. Etc.

Además de las condiciones de trabajo, la exigencia a este personal de la superación de exámenes médicos y psicofísicos, con carácter periódico, que pueden llegar a determinar la retirada de licencia de conducción en fechas anteriores a la edad de acceso ordinario a la jubilación, justificaría también un tratamiento específico de la edad a la que estos trabajadores pueden permanecer en activo.

Es muy probable que el reconocimiento de estas realidades esté detrás de que el gobierno, a través del Ministerio de Fomento, haya desarrollado una vía particular para el abandono anticipado de la actividad de conducción para transportistas autónomos, mediante una línea presupuestaria que financia su retirada anticipada.<sup>11</sup> En 2016 dicha línea va destinada al retiro anticipado de conductores que hayan ejercido la ocupación durante al menos 10 años y que hayan alcanzado la edad de 63 años o bien que se les haya declarado una incapacidad permanente.

Resulta significativo que la normativa que regula la jornada de los conductores no incluya ninguna consideración que atienda a la edad del conductor para modularla, estando demostrado que a medida que va aumentando la edad de la persona, su capacidad física queda mermada y aumenta su fatiga con el esfuerzo.

## 1.6. Capacidad de trabajo de los conductores

La valoración del envejecimiento de las personas trabajadoras se refiere al estudio de su capacidad de trabajo, de los factores que la afectan y de los modos de conservarla. La capacidad de trabajo está generalmente referida a la posibilidad de realizar las actividades laborales, por el requerimiento de determinadas aptitudes

físicas, mentales, funcionales y sociales, que en relación al envejecimiento pueden estar mermadas en razón de la edad o del desgaste relacionado con el propio desempeño del trabajo.

Desde un enfoque estrecho, la capacidad de trabajo se refiere al potencial de respuesta del individuo, tanto física como psicológica, en función de las demandas o exigencias de las tareas a las que se enfrenta en el proceso de trabajo. Sin embargo, esta definición no considera a las personas como un todo: la capacidad de trabajo ha de tomar en cuenta también la capacidad de vida fuera del trabajo, incluyendo las relaciones con otros, como su familia y el medio social más amplio. La capacidad de trabajo es, por tanto, un concepto multideterminado, asociado a la salud, a las competencias, a los valores, a las condiciones de trabajo y a las relaciones sociales.<sup>12</sup>

En resumen, la información disponible con anterioridad a este proyecto nos indica que este colectivo reúne los requisitos legales exigidos para que el Ministerio de Empleo esté en disposición de dictar un Real Decreto que permita anticipar la edad mínima exigida para jubilarse a través del establecimiento de coeficientes correctores, de acuerdo al Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se establece el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar, en su caso, la edad de jubilación en el sistema de Seguridad Social, por desarrollar actividades de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados índices de mortalidad.

## Notas de la introducción

- 1 Aunque la Directiva 2002/15/CE impone que la jornada semanal de 60 horas se permite siempre y cuando se respete el límite de 48 horas sobre un cómputo de cuatro meses.
- 2 Además del Estatuto de los Trabajadores sobre el tiempo de trabajo (art. 34), se aplica a los conductores por cuenta ajena del transporte de mercancías por carretera el RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo y el RD 640/2007, de 18 de mayo, que establece excepciones a la obligatoriedad de normas sobre tiempos de conducción y descanso y uso del tacógrafo en el transporte por carretera. En este sector también son de aplicación las disposiciones sobre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia que se regulan en el art. 8 del RD 1561/1995, de 21 de septiembre, que trata sobre las jornadas especiales de trabajo. También se aplica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT, Ley 16/1987, de 30 de julio).  
  
La normativa comunitaria incluye la Directiva 2002/15/CE, sobre la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera y el Reglamento (CE) 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- 3 Ver Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, citado a partir de aquí como LGSS 2015), Disponible en [http://www.seg-social.es/Internet\\_1/Normativa/095093](http://www.seg-social.es/Internet_1/Normativa/095093).
- 4 Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social Disponible en [http://www.segsocial.es/Internet\\_1/Normativa/index.htm?ssUserText=99507&dDocName=159868#documentoPDF](http://www.segsocial.es/Internet_1/Normativa/index.htm?ssUserText=99507&dDocName=159868#documentoPDF)
- 5 Ver Observatorio de Enfermedades Profesionales (CEPROSS) y de Enfermedades Causadas o Agravadas por el Trabajo (PANOTRATSS). Informe anual 2015, en <http://www.seg-social.es/prdi00/groups/public/documents/binario/145097.pdf>
- 6 <http://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/279345/txd.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- 7 Las autoridades podrían completar los estudios disponibles con datos sanitarios, etc. En este sentido, podrían aportar estudios del comportamiento de la IT por contingencia común por código de ocupación, en este caso, el CNO = 834, incluyendo al conjunto de trabajadores que realizan las tareas de conducción, y analizando el resultado según CNAES diferentes (empresas dedicadas al transporte o a otras actividades), y tomando en cuenta a todo tipo de conductores, asalariados o autónomos, TRADE, etc.

- 8 OIT (2014). Jubilación anticipada por trabajos de naturaleza penosa, tóxica, peligrosa o insalubre. Un estudio comparado (Informe elaborado por Pablo Páramo Montero). Organización Internacional del Trabajo. Disponible en [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms\\_244747.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms_244747.pdf)
- 9 Georgina Maritza López Pumar (2010). El envejecimiento y la capacidad de trabajo desde la perspectiva de género. Revista Cubana de Salud y Trabajo; 11(2):48-53. Disponible en [http://bvs.sld.cu/revistas/rst/vol11\\_2\\_10/rst07210.htm](http://bvs.sld.cu/revistas/rst/vol11_2_10/rst07210.htm)
- 10 International Hazard Datasheets on Occupations (Fichas Internacionales de riesgos por ocupaciones) Driver, Truck/Heavy (conductores de camiones pesados), en [http://www.ilo.org/safework/cis/WCMS\\_186282/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/safework/cis/WCMS_186282/lang--en/index.htm) .
- 11 Ministerio de Fomento. Ayudas al abandono del Sector Transporte por Carretera - Regulación legal [https://sede.fomento.gob.es/SEDE\\_ELECTRONICA/LANG\\_CASTELLANO/OFICINAS\\_SECTORIALES/TTE\\_CTRA/AYUDAS/AYUDAS\\_ABANDONO/NORMATIVA/](https://sede.fomento.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/TTE_CTRA/AYUDAS/AYUDAS_ABANDONO/NORMATIVA/). Ver especialmente la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad. Disponible en <https://sede.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/27102882-8865-4DAD-87EF-ACED82425727/71242/3218.pdf>
- 12 Georgina Maritza López Pumar, citado.

## 2. METODOLOGÍA

El proceso de ejecución de los trabajos se ha desarrollado aplicando diversas técnicas, que detallamos a continuación.

### **Marco conceptual:**

**Búsqueda bibliográfica y documental:** se han consultado las bases de datos disponibles en línea: Medlars Online International Literature (MEDLINE), vía PubMed, PorQuest Health & Medical Complete, Índice Bibliográfico Español en Ciencias de la Salud (IBECS), Google Scholar, páginas web de instituciones oficiales (NIOSH, INSHT, etc.).

### **Análisis de siniestralidad:**

La **siniestralidad** se estudió a partir de los datos de AATT, EEPP y PANOTRASS derivados de los casos registrados en el sistema de notificación de contingencias profesionales de la Seguridad Social. Para profundizar en el análisis y poder estratificar los datos por edades, se utilizó el paquete estadístico SPSS.

### **Estudio cuantitativo mediante cuestionarios:**

Se elaboraron **cuestionarios** específicos para este estudio, dirigidos a conductores mayores del sector del transporte de mercancía por carretera, para recoger datos de salud y condiciones de trabajo.

### **Estudio cualitativo:**

Se aplicaron tres técnicas diferentes para recabar las opiniones, percepciones y experiencias de expertos y afectados: **grupos de discusión, entrevistas en profundidad y paneles de expertos**. Para cada una de éstas, se desarrollaron instrumentos propios, tomando en cuenta los resultados de las fases previas.

De cada uno de estos los trabajos se han elaborado informes, de los que se han extraído los aspectos más relevantes para la elaboración de este informe de resultados.

Como resultado de los trabajos realizados, además de éste Informe de Resultados (pdf), se ha editado una Guía (pdf) y un díptico divulgativo (formatos pdf y papel). Estos documentos estarán disponibles en las páginas web de los ejecutantes para asegurar su máxima difusión y permanencia en el tiempo.

La coordinación y seguimiento de los trabajos, se ha realizado de manera continuada y consensuada por parte de las entidades ejecutantes FSMC-UGT y FSC-CCOO.





## 3. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

### 3.1. Introducción

#### 3.1.1. Antecedentes

Para la convocatoria de 2015 de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, las organizaciones solicitantes, -la FEDERACIÓN DE SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD Y EL CONSUMO-UGT y la FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE CC.OO-, han elaborado de manera conjunta un proyecto denominado **“SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES MAYORES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. GUÍA PARA LA PREVENCIÓN”**.

Para ello se planteó una metodología basada en diferentes fases entre las que se encuentra una **revisión bibliográfica y documental** que permita orientar la propuesta, así como sendos estudios cualitativo y cuantitativo, que se han orientado gracias a dicha revisión.

#### 3.1.2. Objetivo de la revisión bibliográfica y documental

La revisión bibliográfica cualitativa o narrativa llevada a cabo, tiene como finalidad cotejar y compendiar los resultados de los estudios primarios de la revisión mediante una síntesis descriptiva.

Dicha revisión incluye como apartados, la formulación del problema a estudio, la identificación de los estudios mediante la búsqueda bibliográfica propiamente dicha, la selección de los estudios y evaluación crítica de su calidad o pertinencia, la síntesis de los resultados más significativos y la confección de las conclusiones y recomendaciones, así como la orientación sobre en qué puntos es necesario seguir investigando o señalar las posibles limitaciones metodológicas que hemos encontrado.

Para la búsqueda bibliográfica, se han seleccionado descriptores y los calificadores adecuados, combinados mediante el uso de los operadores boleanos apropiados para su aplicación en las principales bases de datos sobre ciencias de la salud. Así mismo, en la revisión se ha buscado un equilibrio entre el grado de exhaustividad y el de precisión, al objeto de localizar posibles estudios adicionales, conocidos como “literatura gris”, tales como tesis doctorales, actas de congresos, proyectos de investigación, informes de instituciones, guías técnicas, etc. La búsqueda bibliográfica se ha obtenido de las siguientes bases de datos consultadas:

- Medlars Online International Literature (MEDLINE), via PubMed
- ProQuest Health & Medical Complete
- Índice bibliográfico Español de Ciencias de la Salud
- Google Scholar

### 3.2. Metodología en la búsqueda de la bibliografía

Integrar el conocimiento existente sobre un tema concreto o, más específicamente, sobre una pregunta científica es el cometido de las revisiones bibliográficas.

Dentro de las características de la revisiones bibliográficas, y dado los objetivos y características del presente proyecto, se ha llevado a cabo una revisión bibliográfica narrativa, cuyas principales características son la focalización sobre el tema (relación entre la edad y la seguridad y salud de los trabajadores en el sector del transporte de mercancías por carretera), el desarrollo de una estrategia de búsqueda, orientada al ámbito preventivo y ergonómico y a población laboral, realizando un análisis de la información variable y una síntesis cualitativa de la misma.

Dentro de la revisión bibliográfica, se han seguido criterios del modelo de Medicina Basada en la Evidencia (MBE), intentando convertir la necesidad de información en una pregunta con respuesta, rastreando las mejores evidencias para contestar a esa pregunta, evaluado la validez y la aplicabilidad de la información obtenida en cada caso. Para la elaboración del protocolo de búsqueda, hemos seguido recomendaciones de la Cochrane Style Guide.

La pregunta planteada en la búsqueda, comprende como población específica a investigar, la población laboral correspondiente a trabajadores del sector del transporte de mercancías por carretera, la intervención que se quiere evaluar, riesgos laborales y daños para la salud y su relación con la edad, la comparación de morbilidad por grupos de edad, valorar la intervención preventiva y la aplicación de criterios para la jubilación anticipada entre los conductores del sector.

El primer paso de cualquier informe científico es analizar los estudios ya realizados y publicados por investigadores cualificados en el tema. El objetivo de esta fase ha consistido en examinar de manera crítica estos artículos y estudios y realizar una fotografía lo más detallada posible de la actividad que nos ocupa, así como las principales causas de daños a la salud de los trabajadores del sector. Se analizan las bases de datos de agencias y sociedades científicas y se han estudiado las publicaciones específicas existentes para determinar la amplitud de nuestro estudio, acotar y centrarnos en aquellos factores que realmente son necesarios para el desarrollo del Proyecto.

Las fuentes que se han utilizado son:

- publicaciones
- revistas especializadas
- enciclopedias
- informes técnicos
- legislación
- notas técnicas de prevención
- páginas webs de agencias internacionales
- páginas webs de los Ministerios de Sanidad y Empleo e Instituciones relacionadas
- Otras fuentes

La mayor parte de los estudios seleccionados, corresponden al ámbito de la medicina clínica, la salud ocupacional y la ergonomía.

### 3.3. Características del sector

El sector de actividad del Transporte de Mercancías por Carretera, ocupa dentro del tejido productivo de nuestro país, un lugar estratégico, ya que la eficiencia en la producción de bienes y servicios depende directamente del correcto desarrollo de la actividad del transporte, tanto en la distribución de materias primas, como de los productos intermedios y productos finales.

Desde un punto de vista de la prevención de riesgos laborales, el sector del transporte ocupa un lugar preferente en las diferentes estrategias de seguridad y salud en el trabajo, debido a los elevados índices de mortalidad y accidentalidad de carácter grave como consecuencia de los accidentes de trabajo de tráfico.

Junto a esta elevada siniestralidad, hay que considerar otros factores de riesgo específicos de este colectivo respecto al tiempo y lugar de trabajo, que afectan directamente sobre la calidad de vida, la carga física y mental, la conciliación entre la vida laboral y familiar, o los factores de riesgo del entorno de trabajo, inherentes a la climatología, el estado de la carretera o del propio tráfico entre otros, con el impacto sobre la morbilidad y mortalidad que ello supone.

Por último, entre los trabajadores de edad, hay que sumar un deterioro de sus capacidades sensoriales, motrices y cognitivas, que pueden agravar sin duda, el impacto sobre la salud de los factores de riesgo señalados con anterioridad.

Además, el tejido empresarial propio del sector lo constituyen mayoritariamente pequeñas empresas, microempresas o trabajadores autónomos, que implica dificultades adicionales en el proceso de implantación y desarrollo de estructuras preventivas eficaces.

La implantación de las nuevas tecnologías aplicadas al sector del transporte de mercancías por carretera (tacógrafo digital, sistemas de seguridad activa ESP, Retarder, GPS, etc.) han contribuido a mejorar la seguridad y la salud de los conductores profesionales, pero las exigencias psicofísicas del puesto de trabajo siguen siendo muy elevadas.

Es por ello que, desde hace tiempo, los interlocutores sociales del sector del transporte han mostrado su preocupación, llevando a cabo diferentes estudios a lo largo de estos últimos años, en aras a justificar la especial peligrosidad, penosidad o toxicidad y su impacto sobre la mortalidad y morbilidad para la categoría profesional de **conductor del transporte de mercancías por carretera**, y la necesidad de **aplicar un coeficiente reductor para la edad de jubilación**, conforme a lo establecido en el **Real Decreto 1698/2011**, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social, tal como ya tienen reconocidos otros colectivos dentro del sector del transporte, con menores tasas de siniestralidad y mortalidad, como serían los trabajadores del mar (incluido el transporte marítimo), los trabajadores ferroviarios o del transporte aéreo.

Asimismo, desde el propio INSHT en el año 2010 se llevó a cabo un estudio de siniestralidad específico para el conjunto del sector del transporte terrestre de pasajeros y de mercancías por carretera (CNAE-49), siendo incluido entre los **sectores de atención prioritaria** por su siniestralidad, penosidad y peligrosidad. Dicho estudio señala que el **sector del transporte por carretera destaca como una actividad prioritaria y comparativamente más peligrosa** y que la edad es un factor relacionado con dicha siniestralidad, siendo el colectivo de trabajadores de más de 55 años, el que presentó mayores tasas de incidencia de accidentes con consecuencias graves o mortales. Aparte del tipo de actividad desarrollada en el sector, **la edad, según demuestra el mencionado estudio, es otra variable relacionada con la siniestralidad.**

Una conducción segura, requiere que las capacidades cognitivas, motoras o sensoriales estén en condiciones óptimas, que garanticen habilidades motoras automatizadas y la evaluación del tráfico en cualquier momento o circunstancia, y en especial, con capacidad de respuesta ante situaciones de riesgo. Como se analiza a continuación, las habilidades del conductor se ven afectadas de forma progresiva con la edad, y en ocasiones, de forma acelerada por las elevadas exigencias psicofísicas y requerimientos de este sector.

En la práctica, se combinan tareas automatizadas, como cambiar de marcha, acelerar, frenar o mantener la atención durante largos períodos de tiempo, con la búsqueda visual y de valoración del tráfico circundante, para así actuar de la forma más adecuada y segura.

Se ha constatado que, en las personas de edad, el sistema nervioso se recupera con más lentitud de los efectos de una estimulación. Así mismo, pueden ser factores adversos en la conducción la agudeza visual, el campo visual, las capacidades visuoespaciales, el tiempo de reacción complejo, la atención selectiva, la atención dividida y la audición. Además el campo visual funcional decrece con la edad. Todas estas medidas se correlacionan con el número de accidentes en conductores mayores.

### 3.3.1. Características socioeconómicas y sociolaborales del sector

El sector del transporte de mercancías por carretera tiene una importancia vital para las economías a escala local, nacional y mundial, representando entre el 2% y el 12% del empleo remunerado, según datos de la OIT.

Según los datos de la Encuesta de Población Activa del 4º trimestre de 2015 sobre trabajadores ocupados, el sector del transporte terrestre y por tubería (CNAE 49), que incluye transporte de pasajeros y de mercancías, da empleo a 544.800 trabajadores, destacando que el 87,9% son varones, frente al 12,1% de mujeres.

En el informe “Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte terrestre” publicado por el Ministerio de Fomento, el 65,1% trabajan en el sector privado, y el 18,2% son trabajadores Autónomos. Respecto a la edad, señalar que únicamente el 5,5% de los trabajadores corresponden al grupo de edad de  $\geq 60$  años, lo que puede ser indicativo de las elevadas exigencias psicofísicas del sector, que hace que los trabajadores de mayor edad, han tenido que abandonar prematuramente el mismo.

En el mismo informe, haciendo referencia a los datos de la VII Encuesta Nacional de Condiciones de trabajo (en adelante VII ENCT), se indica que un 68,5% del total de trabajadores afirma estar expuesto a uno o más riesgos de accidente en su puesto de trabajo, alcanzando este porcentaje al **96,6% de los trabajadores que ocupan el puesto de conductor de vehículos**.

### 3.3.2. Actividad y principales ocupaciones del sector

El sector de actividad del transporte de mercancías por carretera, está encuadrado dentro del **Grupo H. Transporte y almacenamiento**, del CNAE 2009, dentro del epígrafes 49, tal como vemos en la tabla siguiente:

**Tabla 1.- Clasificación Código Nacional de Actividades Económicas 2009**

| <b>H</b>  | <b>Transporte y almacenamiento</b>                  |
|-----------|---|
| <b>49</b> | <b>Transporte terrestre y por tubería</b>           |
| 491       | Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril |
| 492       | Transporte de mercancías por ferrocarril            |
| 493       | Otro transporte terrestre de pasajeros              |

|            |  |
|------------|--|
| 4932       | Transporte por taxi  |
| <b>494</b> | <b>Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza</b> |
| 4941       | Transporte de mercancías por carretera                               |
| 4942       | Servicios de mudanza   |
| 495        | Transporte por tubería   |

Esto supone un hándicap a la hora de analizar los registros oficiales de daño, tanto por accidente de trabajo como por enfermedades profesionales, dado que el nivel de desagregación de los mismos es a dos dígitos, lo que englobaría diferentes tipos de transporte (terrestre, ferrocarril, marítimo y aéreo), a lo sumo a tres dígitos, por lo que se incluiría el transporte de mercancías por carretera con la actividad de mudanzas, no siendo homogéneos los riesgos en ambos colectivos.

Dentro de las distintas ocupaciones presentes dentro del sector del transporte de mercancías por carretera, nos centraremos en la **categoria profesional de conductor**, cuyas condiciones de trabajo y factores de riesgo dependerán entre otras circunstancias, de las características del vehículo (taxi, furgoneta, camión, tráiler, etc.), del tipo de recorrido (urbano, interurbano, internacional, etc.) o de las características de la carga (productos alimenticios, combustibles minerales sólidos, productos petrolíferos, materiales y residuos para la fundición, productos metalúrgicos, minerales en bruto o manufacturados, materiales de construcción, abonos, productos químicos, maquinaria, objetos manufacturados, transportes especiales, etc.).

### 3.3.3. Descripción de tareas

Dentro del sector del transporte de mercancías por carretera, podemos señalar diferentes tareas, que dependen de unas empresas a otras.

Así, las **principales tareas** que caracterizan al sector son las siguientes:

- Conducción de vehículos por carretera (se incluyen taxi, furgonetas, camiones y tráileres)
- Tareas de carga y descarga (tanto de forma manual, como mediante medios auxiliares) (la tipología de tareas depende fundamentalmente del tipo y características de la carga)
- Tareas de mantenimiento de los vehículos
- Tareas administrativas o de gestión de la carga
- Labores auxiliares de almacenamiento

Cada una de estas tareas, conllevan una serie de factores de riesgo, que desarrollamos a continuación de forma resumida.

### 3.3.4. Factores de riesgo y condiciones de trabajo del sector

El sector del transporte de mercancías por carretera y almacenamiento se enfrenta a diversos retos en lo que respecta a la salud y la seguridad de los trabajadores. En el cuadro siguiente, podemos analizar de forma agrupada, los principales factores de riesgo del sector:

**Tabla 2.- 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 de 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 a 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>  |

Todos estos factores señalan al sector del transporte de mercancías por carretera, como **uno de los sectores de mayor peligrosidad y mortalidad** consecuencia de las elevadas tasas de siniestralidad, derivados de los equipos (vehículos), factores humanos o condiciones ambientales. No en vano, el 36,0% de los trabajadores del sector, afirman que el trabajo está afectando a su salud.

Todos estos factores tienen un impacto negativo para la seguridad y la salud de los conductores, que se puede ver agravada, aún más, como consecuencia del deterioro sensorial, cognitivo o motriz propio del proceso natural del envejecimiento. Así, aspectos como la agudeza visual y auditiva, la visión del color, la visión nocturna, la fuerza y la flexibilidad, o la presencia de factores de propensión a la aparición de un síncope, son elementos que según la bibliografía analizada contribuyen a una **mayor morbilidad o mortalidad entre los trabajadores de edad**, lo que justificaría aplicar coeficientes de reducción en la edad de jubilación para los trabajadores de este sector, y específicamente, para la categoría de conductor del transporte de mercancías por carretera.

El proceso natural del envejecimiento va a afectar en mayor o menor grado a diferentes órganos y sistemas, y por ende, a las capacidades fisiológicas de los conductores de edad, como vemos de forma resumida en la tabla siguiente:

**Tabla 3.- Órganos y sistemas afectados por el proceso del envejecimiento**

| <b>Aparato/sistema</b>     | <b>Función</b>   |
|----------------------------|--|
| Sistema cardiovascular     | Existe mayor predisposición a la insuficiencia cardíaca  |
| Aparato respiratorio       | Disminución de la capacidad pulmonar   |
| Sistema musculoesquelético | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La masa muscular esta disminuida, con alteración tanto de la fuerza y resistencia como del tamaño de los músculos (sarcopenia)</li> <li>• Cambios en la estructura y composición ósea (osteopenia)</li> <li>• Artropatías degenerativas con disminución importante de la destreza y limitación de la movilidad</li> </ul>   |
| Sistema neurológico        | <p>Dentro del cerebro se observa una pérdida de neuronas, cambios en las ramificaciones dendríticas, acúmulo de pigmentos y disminución de neurotransmisores que producen los siguientes cambios funcionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menor sensibilidad vibratoria y táctil</li> <li>• Pérdidas en capacidad de coordinación motora, tiempo de reacción y tono muscular</li> <li>• Dificultad para el aprendizaje</li> <li>• Pérdida de adaptabilidad y enlentecimiento general</li> <li>• Deterioro cognitivo ligero</li> <li>• Deterioro capacidad de atención</li> <li>• Deterioro memoria a corto plazo</li> <li>• Deterioro del rendimiento psicomotor</li> </ul> |
| Órganos de los sentidos    | <p>Vista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deterioro de la visión nocturna (visión mesópica)</li> <li>• Mayor tiempo de adaptación a la oscuridad</li> <li>• Dificultad en la captación de las distancias</li> <li>• Peor captación de algunos colores</li> </ul> <p>Oído:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pérdida de audición para los tonos de alta frecuencia.</li> <li>• Dificultades de comunicación en ambiente ruidoso</li> </ul>  |
| Otros cambios fisiológicos | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe menor capacidad de reacción ante diversos estímulos o situaciones de estrés</li> <li>• Caída de la frecuencia cardíaca tras el ejercicio, con mayor frecuencia de hipotensión ortostática y síncope vaso vago</li> <li>• Alteración de la capacidad de termorregulación</li> <li>• Mayor predisposición a la deshidratación</li> </ul>   |

Estos cambios fisiológicos derivados del proceso natural del envejecimiento van a interactuar con ciertos requerimientos de las tareas desempeñadas por los conductores del sector del transporte de mercancías por carretera, incrementándose la probabilidad de los efectos adversos sobre la salud, y en especial, en aquellas tareas que requieran ejercicio físico intenso (carga y descarga), y expongan a los trabajadores a temperaturas extremas, impliquen un incremento prolongado e intenso del ejercicio respiratorio, actividades peligrosas que requieran agilidad y destreza física, un alto nivel de concentración y destreza mental, una óptima agudeza visual y un adecuado sentido del oído, todas ellas son inherentes a la propia conducción de vehículos.

Así mismo, con el paso de la edad, se produce un deterioro del rendimiento psicomotor, caracterizado por disminución de la precisión, del control del ritmo, de la coordinación de múltiples extremidades, de la estabilidad

mano-brazo, de la destreza de los dedos, en la orientación de respuesta, del tiempo de reacción o en la velocidad de los movimientos.

De hecho, el RD 772/1997 y sus modificaciones, sobre aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar el permiso o la licencia de conductor, ya tiene en consideración la reducción del periodo de validez del permiso de conducción en el caso de determinadas restricciones psicofísicas, o por razón de edad.

### 3.3.5. Riesgos específicos del puesto o categoría profesional de conductor de transporte de mercancías por carretera

Los riesgos laborales asociados a los trabajadores que ocupan el puesto de trabajo de conductor en el sector del transporte de mercancías por carretera, se derivan de un lado, de la propia **conducción del vehículo**, y de otro, de diferentes **tareas afines**, tales como la carga y la descarga de la mercancía o del mantenimiento y la reparación del vehículo entre otras.

Tal como se ha indicado, los conductores transportan todo tipo de artículos: paquetes pequeños y grandes, maquinaria, piedras y arena, acero, leña, líquidos inflamables, gases comprimidos, explosivos, materiales radiactivos, sustancias químicas corrosivas y reactivas, líquidos criogénicos, productos alimenticios, alimentos congelados, cereales a granel, aves, ganado ovino y bovino, etc., con los riesgos de naturaleza física, química o biológica según cada caso.

Según la base de datos europea CARE sobre accidentes de carretera, todos los años fallecen en la Unión Europea(UE) unos 800 camioneros en accidentes de tráfico, lo que hace de esta profesión una actividad peligrosa.

Los **accidentes de los vehículos** a motor constituyen uno de los riesgos más graves con los que se enfrentan los conductores del transporte de mercancías por carretera. Dicho factor, se relaciona junto a fallos del propio vehículo, con la fatiga provocada por los horarios de trabajo prolongados o irregulares, y por otros factores de estrés que incrementan este riesgo. Las condiciones del tráfico y las condiciones climatológicas adversas influyen igualmente. En este sentido, cabe señalar, que la **tasa de siniestralidad** entre los trabajadores del sector del transporte de mercancías por carretera (CNAE 494) es más de **4 veces superior** a la que presenta el transporte de mercancías por ferrocarril (CNAE 492), que es la que presenta la menor tasa de incidencia dentro de la división de actividad del transporte terrestre y por tubería (CNAE 49).

Se observa que la incidencia, gravedad y duración media de los accidentes con baja en jornada de trabajo son mayores en el transporte terrestre (carretera y ferrocarril) que en el total de sectores. Para los accidentes leves la incidencia se multiplica por 1,39 en los últimos cinco años (periodo 2010-2014), y por 1,56 para la gravedad. Para los accidentes graves, la incidencia se multiplica por 2,33 y la gravedad por 2,30, y **para los accidentes mortales, la incidencia se multiplica por 4,82 y la gravedad por 3,95** en dicho periodo.

Según la ocupación, el **44,0% de los accidentes fueron en conductores de camiones**, un 15,5% en peones del transporte y descargadores, un 11,8% en conductores de autobuses y un 7,7% en taxistas, conductores de automóviles y furgonetas.

Además, en cuanto a las tasas de **incidencia por accidentes graves y mortales entre los trabajadores de 55 años** o más, pertenecientes a la actividad del transporte de mercancías por carretera (CNAE 494) es 1,6 veces más alta que la observada para los mismos grupos de edad en todo el sector del transporte, y **3 veces superior si lo comparamos con el total de actividades económicas para ese grupo de edad**, tal como se observa en la tabla siguiente:



**Tabla 4.- Tasa de incidencia de Accidentes de Trabajo en Jornada de Trabajo Graves y Mortales según edad**

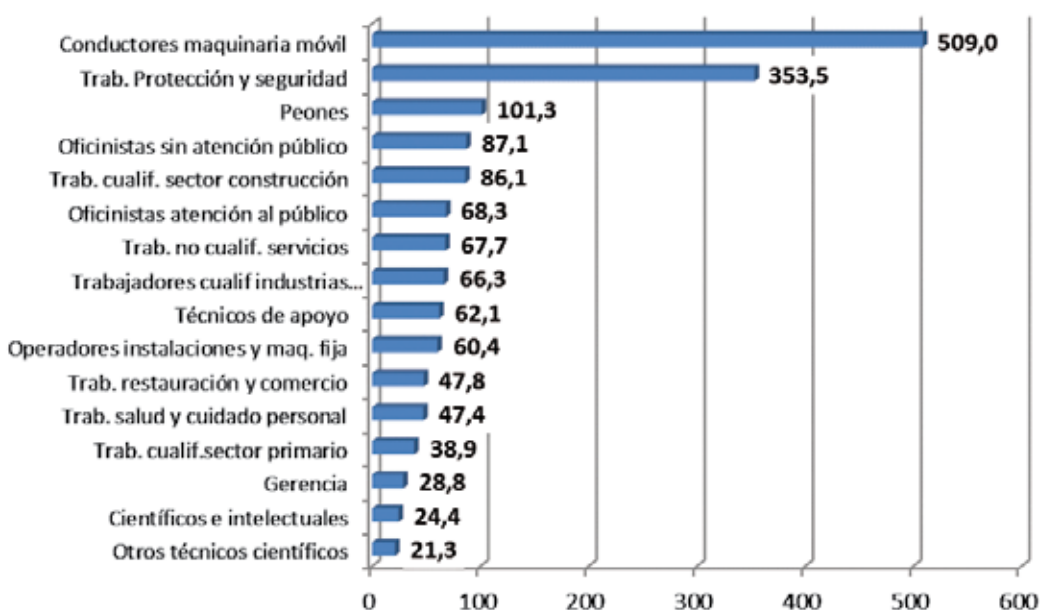
| Grupo edad           | CNAE 494 | Total sectores económicos |
|----------------------|----------|---------------------------|
| <b>55 años o más</b> | 128,11   | 32,8                      |

Fuente: INSHT

Otro estudio realizado por la fundación española para la seguridad vial refiere que en el año 2009, el parque de vehículos del transporte de mercancías >3.500Kg representaba el 1,25% del total del parque de vehículos en España en ese año. Sin embargo, los vehículos de >3.500Kg en ese año representaron el 4% del total de accidentes de tráfico con víctimas, 3,2 veces más que en total de vehículos.

Según los datos del *informe de accidentes laborales de tráfico 2014* elaborado por el INSHT donde se considera como Accidente laboral de tráfico, aquel accidente de trabajo registrado a través del sistema ESTADEL, en el que se ha consignado la casilla correspondiente a ACCIDENTE DE TRÁFICO, 54.416 accidentes fueron accidentes de tráfico, siendo por ello denominados accidentes laborales de tráfico (ALT), lo que suponen un **11% del total de accidentes de trabajo**.

En el caso de los accidentes de tráfico en jornada la ocupación que notifica más accidentes de este tipo son los **Conductores y operadores de maquinaria móvil, con el 28,9%**. En cuanto a las profesiones con mayor incidencia y, por tanto, mayor riesgo vuelven a destacar los Conductores.



Fuente INSHT. Tasas de incidencia de ALT en jornada según ocupación

Los conductores afrontan diversos **riesgos ergonómicos**, tales como las lesiones de espalda y otros trastornos musculoesqueléticos derivados de la manipulación de cargas, las posturas forzadas o mantenidas y las vibraciones de cuerpo entero. Según los datos de la VII ENCT, los conductores de vehículos son **una de las ocupaciones con mayores demandas físicas**. Así, el 74,5% de los conductores de vehículos tienen que adoptar la postura de sentado sin levantarse, el 73,3% realizan con mucha frecuencia movimientos repetidos de manos y brazos y el 39,4% adoptan posturas dolorosas o fatigantes.

Si bien las condiciones de insonorización de las cabinas han mejorado sustancialmente, los conductores están expuestos a niveles elevados de **ruido** emitido por el motor o por el propio tráfico.

Aunque la normativa regula los periodos de conducción y de descanso, con frecuencia se producen **jornadas de trabajo prolongadas**, lo que genera mayor fatiga y la adopción de hábitos poco saludables. De hecho, el artículo 10bis del RD 902/2007 sobre límites del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles, en donde se indica que en determinadas circunstancias, el tiempo de trabajo puede alcanzar las 48 horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral o llegar incluso a las sesenta horas semanales. Si además tenemos en cuenta las horas de presencia, el total puede llegar a 80 horas semanales.

Así mismo, señalar el elevado **estrés psicológico y fisiológico** y la fatiga provocada por los horarios de trabajo tan ajustados, el tráfico intenso, el mal estado de las carreteras, las condiciones meteorológicas desfavorables, la conducción nocturna, el miedo a asaltos o robos de la mercancía, la concentración intensa y sostenida. Los accidentes relacionados con la fatiga, se ha asociado con la hora del día, el tiempo en que el conductor permanece despierto y desordenes en el sueño y en la nutrición.

En función de las características de las mercancías, los conductores pueden estar expuestos a **riesgos de carácter químico, radiactivo o biológico** en función de la carga que transportan. La exposición se puede producir por fugas accidentales o durante las operaciones de carga y descarga.

Otro factor de riesgo descrito en la literatura revisada, es la exposición a **humos de combustión diesel**, vapores de combustible y gases de escape.

Las características del puesto y lugar de trabajo, conlleva a una **inactividad física** al tener que permanecer sentado durante la jornada de trabajo. Dicha inactividad contribuye a incrementar los niveles de estrés, fatiga y riesgo de accidentalidad.

Muchos de estos aspectos de la vida del conductor contribuyen a un deterioro de su salud física, mental y social: Deficiencias nutricionales provocadas por las largas jornadas de trabajo y la necesidad de comer en la carretera, el estrés por la presión para las entregas, etc.

Finalmente, todos estos factores de riesgo, condicionan que la capacidad laboral de los conductores de edad, -entendida como el potencial de una persona para realizar una determinada tarea en un periodo de tiempo determinado, se ve limitada por las condiciones de trabajo inherentes al puesto y por el deterioro psicofísico propio del proceso natural del envejecimiento.

### **3.4. Principales resultados de la revisión bibliográfica**

Los artículos revisados muestran que el sector del transporte de mercancías por carretera se trata de un sector en el que los trabajadores presentan importantes problemas de salud, algunos directamente relacionados con las condiciones de trabajo y la exposición a factores de riesgos identificados en apartados precedentes, y otros, relacionados con el estilo de vida inducido por la propia profesión.

En una revisión bibliográfica realizada por Seguí et al, se observan mayores tasas de mortalidad que la población general. De igual forma, también se recogen mayores tasas de ingresos hospitalarios por enfermedades cardiovasculares e intestinales crónicas. Destaca igualmente la alta prevalencia de problemas musculares. Además, según señala el propio estudio, es importante destacar que estas observaciones se basan en un

número importante de estudios de cohorte y de casos y controles que son los de mayor evidencia epidemiológica para establecer la causalidad.

Entre las variables más consistentes referidas en la bibliografía sobre el impacto en la morbilidad del colectivo, es el número de horas de conducción y/o trabajo, aumentado proporcionalmente la probabilidad de presentar patrones de vida menos saludables y los problemas de salud. Si bien es cierto que hay pocos estudios longitudinales para valorar de forma específica el efecto de la edad y su repercusión sobre dicha morbilidad, como ocurre con otras condiciones de trabajo, a mayor número de años de exposición (antigüedad/edad), mayor incremento de probabilidad de daños, ya que la mayoría de estos factores son acumulativos o dosis dependiente. Los conductores de vehículos de mercancías están expuestos a diversos riesgos en su trabajo que los convierten en una de las ocupaciones más susceptibles de padecer tanto enfermedades como lesiones por accidente de trabajo. Otras estadísticas señalan que la vida media de los conductores de transporte por carretera oscila entre 57 años a 63 años, frente a 75,1 años de media de cualquier trabajador varón de EEUU.

Así mismo, el porcentaje de conductores sujetos a algún tratamiento farmacológico derivado de patologías crónicas, se incrementa significativamente con la edad, como ocurre con la población general. Un número significativo de principios activos pueden interferir sobre la conducción, incrementando el riesgo de accidentes, tal como pone de manifiesto una revisión pormenorizada de 22 estudios específicos y más de 1.140 fármacos.

Según la revisión realizada, existe evidencia contrastada de una mayor morbilidad y o mortalidad para la categoría profesional de conductor del transporte de mercancías por carretera en comparación con la población laboral o la población general para los siguientes grupos de patologías:

- Trastornos del aparato digestivo
- Trastornos nutricionales, tales como la obesidad y la diabetes
- Incremento del riesgo cardiovascular. Cardiopatía isquémica. Infarto de miocardio
- 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 apnea del sueño
- Estrés crónico
- Determinados tipos de cáncer (pulmón, vejiga, próstata)
- Hipoacusia
- Trastornos musculoesqueléticos. Dolor de espalda y miembros superiores.
- Siniestralidad por accidente laboral de tráfico

Así mismo, algunos de estos factores se ven acelerados o potenciados entre los trabajadores de edad, o el

proceso natural del envejecimiento, con el deterioro sensorial, cognitivo o motriz que conlleva, que puede potenciar o acelerar el impacto de estas patologías sobre la capacidad para trabajar y sus consecuencias para la seguridad y la salud del propio conductor o para terceras personas.

A continuación se presentan los estudios más relevantes sobre morbilidad relacionada con el sector del transporte de mercancías por carretera.

**Tabla 5.- Relación de estudios más relevantes sobre morbilidad en el sector del transporte por carretera**

| <b>Autor principal</b> | <b>Año del estudio</b> | <b>Población</b>                              | <b>Patologías</b>   |
|------------------------|------------------------|---|---|
| Garshick L et al       | 2003                   | Conductores de camión                         | Cáncer de pulmón  |
|                        | 2008                   |   | Otros problemas respiratorios   |
| Manju L et al          | 2009                   | Conductores de vehículos de motor             | Cáncer de vejiga  |
| Young E et al          | 2009                   | Conductores de camión                         | Cáncer de próstata y exposición a vibraciones   |
| Robb G et al           | 2008                   | Conductores de vehículos de motor             | Relación fatiga, somnolencia y siniestralidad   |
| Apostolopoulos Y et al | 2010                   | Conductores de camión                         | Alteraciones calidad y cantidad del sueño   |
| Moreno CR et al        | 2004                   | Conductores de camión                         | Mayor prevalencia de apnea del sueño y factores de riesgo asociados                                       |
| Apostolopoulos et al   | 2010                   | Conductores de camión                         | Mayor prevalencia de obesidad   |
| Durán-Cantolla J et al | 2005                   | Conductores (Población general y profesional) | Mayor incidencia siniestralidad y Síndrome de apnea del sueño   |
| Lemos LC et al         | 2009                   | Conductores de camión                         | Mayor prevalencia de apnea del sueño  |
| Díaz JR et al          | 2001                   | Conductores profesionales de largo recorrido  | Mayor incidencia de síndrome de apnea del sueño que en población general, y mayor incremento con la edad. |
| McCartt et al          | 2003                   | Conductores de camión de larga distancia      | Incremento trastornos del sueño con la edad   |
| Cui R et al            | 2009                   | Conductores de camión                         | Relación sobrepeso, somnolencia e incremento de accidentes  |
| Birgert C et al        | 2004                   | Conductores profesionales                     | Incremento factores de riesgo cardiovascular e incidencia de infarto de miocardio                         |
| Robinson CF et al      | 2005                   | Conductores de camión                         | Incremento incidencia de enfermedades cardiovasculares, infarto de miocardio y cáncer de pulmón           |
| Saltzman G             | 2007                   | Conductores de camión                         | Incremento factores de riesgo cardiovascular  |
| Malinauskiene V        | 2003                   | Conductores de camión                         | Incremento riesgo infarto de miocardio  |
| Karimi A               | 2010                   | Conductores de camión                         | Pérdida auditiva por exposición a ruido   |
| Orriols L              | 2009                   | Conductores de vehículos                      | Impacto de la ingesta de medicamentos y accidentabilidad  |

|                         |      |                                 |  |
|-------------------------|------|---------------------------------|--|
| Bashkireva AS           | 2015 | Conductores de vehículos        | Envejecimiento prematuro y capacidad mental  |
| Khurtsilava OG          | 2013 | Conductores de camión           | Envejecimiento y deterioro capacidad física  |
| Blane A                 | 2016 | Conductores de edad             | Incremento siniestralidad y alteración campo visual por Glaucoma                                 |
| Cooper L et al          | 2011 | Conductores de vehículos        | Incremento siniestralidad y tratamiento psicotrópico en conductores de edad                      |
| Subzwari S et al        | 2009 | Conductores de vehículos        | Alteraciones de la vista según la edad y siniestralidad  |
| Sabbagh-Ehrlich S et al | 2005 | Conductores de camión           | Siniestralidad, fatiga y trastornos del sueño  |
| Mannocci A et al        | 2013 | Conductores profesionales       | Riesgo de mortalidad, cáncer y enfermedades cardiovasculares                                     |
| Sangaletti CT et al     | 2014 | Conductores de camión           | Incremento riesgo cardiovascular   |
| Sieber WK et al         | 2015 | Conductores de camión           | Obesidad y otros factores de riesgo cardiovascular   |
| Gruber N et al          | 2013 | Conductores                     | Deterioro visión nocturna con la edad  |
| Chen JC et al           | 2005 | Conductores de taxi             | Mayor prevalencia de dolor lumbar en comparación con otros conductores                           |
| Jensen A et al          | 2008 | Conductores de camión y autobús | Prevalencia lesiones aparato locomotor, discopatías y síndrome del túnel carpiano                |
| Hervás A et al          | 2011 | Conductores mayores 55 años     | Incremento fatiga, disminución rendimiento y afectación capacidad toma de decisiones con la edad |
| Popkins S et al         | 2008 | Conductores profesionales       | Alteraciones ritmo circadiano, envejecimiento y siniestralidad                                   |
| Mansur A et al          | 2015 | Conductores de camión           | Riesgo cardiovascular, síndrome metabólico y trastornos del sueño                                |



## 4. INFORME DE SINIESTRALIDAD

### 4.1. Introducción

El presente capítulo tiene como objeto el análisis de los datos de contingencias profesionales registradas en el sistema de Seguridad Social respecto a los conductores de camiones en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, atendiendo en particular al colectivo de los trabajadores mayores.

Para analizar los Accidentes de Trabajo, se ha utilizado la base de datos informatizada de los registros creados en base al parte de accidente de trabajo, suministrada por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y analizada con la ayuda del programa SPSS. A partir de ésta, se han seleccionado los datos de los accidentes correspondientes a la actividad económica de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza y dentro de ésta, de la ocupación de conductores de camiones.

Para las Enfermedades profesionales y PANOTRASS, se han recogido los datos que suministra el OBSERVATORIO DE ENFERMEDADES PROFESIONALES de la Seguridad Social (CEPROSS), tanto en los respectivos informes anuales como en su página en internet.

### 4.1. Enfermedades Profesionales y PANOTRATSS

#### 4.1.1. Enfermedades Profesionales

La notificación de la enfermedad profesional (EP) está asociada al reconocimiento de una contingencia profesional. En España, según algunos expertos se reconoce aproximadamente solo una cuarta parte (29.000 en lugar de 93.000 nuevos casos cada año) de los casos de enfermedad posiblemente relacionada con el trabajo, en general; fenómeno que se agrava en el caso del cáncer, llegando a grados de comunicación tan bajos como del 0,04%, lo que significaría que se notifica un caso al año frente a un mínimo de 2.000 estimados (Ver por ejemplo, Serra y otros, 2016). Esto significa que los datos que exponemos a continuación, más que reflejar la situación de salud de los conductores, son un indicio más de la dimensión del subregistro.

#### *Según Actividad económica*

El número y duración media de los partes cerrados como Enfermedad Profesional (EPPP) con baja y sin baja, para el conjunto de la actividad Transporte terrestre y por tubería (Grupo 49 del CNAE), para los años 2014 y 2015, se presenta en la siguiente tabla. Se observa un leve aumento en el número de partes para hombres y un descenso para las mujeres.

**Tabla: Número de partes comunicados para el Grupo 49 del CNAE, por sexo, años 2014 y 2015**

|      | Hombres  |          |       | Mujeres  |          |       | Total    |          |       |
|------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|
|      | Con baja | Sin baja | Total | Con baja | Sin baja | Total | Con baja | Sin baja | Total |
| 2014 | 44       | 73       | 117   | 12       | 11       | 23    | 56       | 84       | 140   |
| 2015 | 44       | 83       | 127   | 12       | 6        | 18    | 56       | 89       | 145   |

Fuente : Cepross -5

Comparando estos datos con los de la tabla siguiente, se observa que la división 49 del CNAE reúne aproximadamente a la mitad de los partes cerrados para el conjunto de los trabajadores en la actividad Transporte y almacenamiento (letra H del CNAE). En la tabla siguiente se presenta el número de partes de EEPP registrados para el conjunto de los trabajadores de la Actividad.

| <b>Tabla: Evolución de los partes cerrados como Enfermedad Profesional con baja para la actividad Transporte y almacenamiento (letra H del CNAE) y para el total de trabajadores</b> |                                    |                               |
|--|------------------------------------|-------------------------------|
| <b>AÑO</b>   | <b>Transporte y almacenamiento</b> | <b>Todos los trabajadores</b> |
| 2009   | 163                                | 9.659                         |
| 2010   | 129                                | 7.788                         |
| 2011   | 96                                 | 8.008                         |
| 2012   | 91                                 | 7.410                         |
| 2013   | 88                                 | 7.174                         |
| 2014   | 102                                | 7.455                         |
| 2015   | 102                                | 8.320                         |

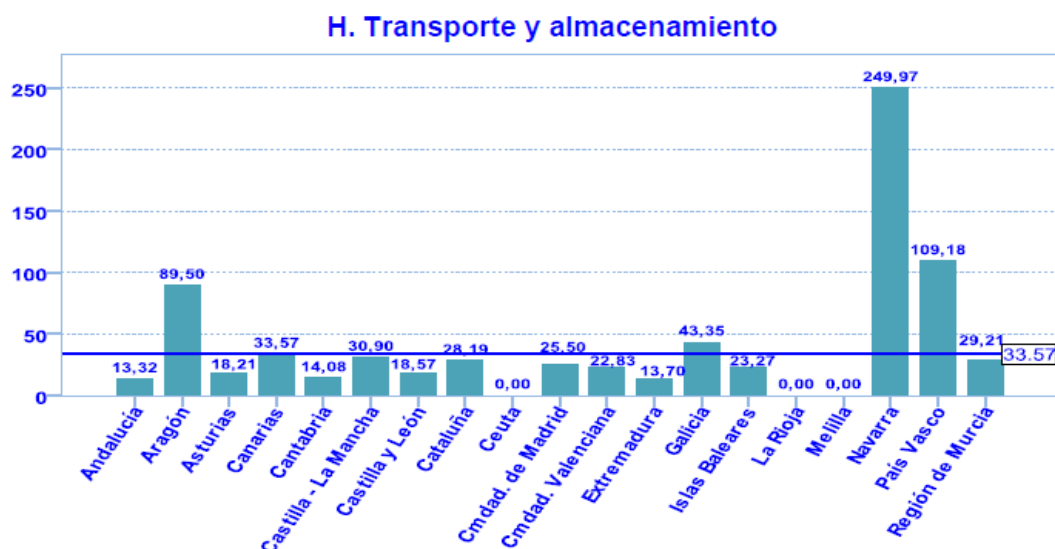
*Fuente: Enfermedades profesionales (CEPROSS) » Partes cerrados » Series históricas » Tablas: Evolución de los partes cerrados como E.P. con baja distribuidos por CNAE. Número y variación interanual. Años 2009-2015*

El índice de incidencia de los partes de enfermedades profesionales comunicados en 2014 para la actividad “H. Transporte y almacenamiento” en 2014 fue de 33,57 casos por cada por 100.000 trabajadores, menor que para el conjunto de trabajadores (111,2 casos por cada por 100.000 trabajadores). En 2015, la actividad H tuvo en 2015 una incidencia de EEPP registradas de 34,69 por 100.000 trabajadores, que es extremadamente baja si se compara con la media para todas las actividades, que es de 120,47, y aún más si se compara con la actividad Industria, que tiene una incidencia de 395,51.

Esta baja incidencia no indica que los trabajadores de la actividad “H. Transporte y almacenamiento” gocen de mejor salud. Por el contrario, es con toda probabilidad el resultado de un mayor subregistro. Esta afirmación se refuerza observando la muy desigual incidencia de las EEPP en la Actividad H en las diferentes Comunidades Autónomas, que se presenta en la siguiente tabla. Los datos permiten observar que Navarra y País Vasco tienen una incidencia, para esta actividad, mucho mayor que el resto de Comunidades Autónomas. Este dato no sorprende porque estas comunidades tienen índices normalizados muy altos también para el resto de las actividades económicas, y esto es resultado del mayor nivel de proactividad del sistema sanitario público de esas comunidades respecto a la correcta identificación y notificación de la EEPP.



**Gráfico: Índices de incidencia por actividad económica según Comunidad Autónoma año 2014**



Fuente: Gráfico tomado del “Informe del Observatorio de Enfermedades Profesionales (CEPROSS) y de enfermedades causadas o agravadas por el trabajo (PANOTRATSS). Informe anual 2014”. Gráfico 17.3

**Según ocupación**

En cuanto al número de partes de Enfermedad Profesional cerrados según ocupación, los datos que brinda el Observatorio de EEP registradas en el sistema CEPROSS, sólo están disponibles a 2 dígitos, por lo que se refiere a la ocupación de conductores, en general, en cualquier actividad económica.

En la tabla siguiente se distinguen los partes comunicados para la ocupación de conductores de vehículos para el transporte urbano o por carretera con baja de los sin baja, y los partes para hombres y para mujeres, para los años 2014 y 2015. Se observa un leve descenso entre esos años, especialmente en el número de partes de mujeres.

**Tabla: Número de partes comunicados distribuidos para la agrupación 84: Conductores de vehículos para el transporte urbano o por carretera, del CNO-11**

|             | Hombres  |          |       | Mujeres  |          |       | Total    |          |            |
|-------------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|----------|----------|------------|
|             | Con baja | Sin baja | Total | Con baja | Sin baja | Total | Con baja | Sin baja | Total      |
| <b>2014</b> | 63       | 103      | 166   | 10       | 18       | 28    | 73       | 121      | <b>194</b> |
| <b>2015</b> | 61       | 102      | 163   | 7        | 9        | 16    | 68       | 111      | <b>179</b> |

Fuente: CEPROSS-7.

En la tabla siguiente se presenta el número de partes cerrados desglosados por sexo y duración media del proceso. Se observa que el número total de partes cerrados ha descendido entre 2014 y 2015. El significado de este dato no se puede tomar como positivo debido al fenómeno de subregistro de las enfermedades profesionales, ya comentado. Respecto a la duración media, ha descendido la de hombres pero ha aumentado mucho la de las mujeres.

**Tabla: Número y duración media de los partes cerrados como Enfermedad Profesional con baja distribuidos por CNO-11 = 84. Enero-diciembre 2014 y enero-diciembre 2015**

|      | CLASIFICACION NACIONAL DE OCUPACIONES (nivel de desagregación a 2 dígitos) | NÚMERO  |         |       | DURACIÓN MEDIA |         |       |
|------|--|---------|---------|-------|----------------|---------|-------|
|      |  | Hombres | Mujeres | Total | Hombres        | Mujeres | Total |
| 2014 | Conductores de vehículos para el transporte urbano o por carretera.        | 66      | 17      | 83    | 73,71          | 56,94   | 70,2  |
| 2015 | Conductores de vehículos para el transporte urbano o por carretera.        | 48      | 6       | 54    | 58,79          | 153,67  | 69,33 |

Fuente: CEPROSS Partes Cerrados, 11, en [http://www.seg-social.es/Internet\\_1/Estadistica/Est/Observatorio\\_de\\_las\\_Enfermedades\\_Profesionales/cepross2k11/index.htm](http://www.seg-social.es/Internet_1/Estadistica/Est/Observatorio_de_las_Enfermedades_Profesionales/cepross2k11/index.htm)

Otra fuente de datos sobre los daños a la salud en el trabajo disponible son los casos recogidos en el sistema PANOTRATSS, creado por Seguridad Social para reconocer las contingencias profesionales para aquellas dolencias que no están reconocidas ni como EEPP ni como Accidentes de Trabajo. Recoge patologías no traumáticas causadas por el trabajo y enfermedades no incluidas en la lista de enfermedades profesionales que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo. También recoge enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.

Como datos más llamativos, destaca la alta proporción de los casos en la actividad de transporte y almacenamiento respecto del total para el conjunto de los trabajadores, y en la comparación de los años 2014 y 2015 se observa una subida del número de casos en el transporte y almacenamiento, aumentando su proporción sobre el total. Por categoría de patología, destacamos para el año 2014 el epígrafe de enfermedades del aparato locomotor (n=278 de un total de 413, un 67%), la de Lesiones, heridas, intoxicaciones y otros factores externos (más del 9% del total) y la de Enfermedades del sistema cardiocirculatorio (8%). Para 2015, los resultados fueron similares: destaca en primer lugar la categoría de enfermedades del aparato locomotor (n=327 de un total de 512, un 63%), la de Lesiones, heridas, intoxicaciones y otros factores externos (9% del total), y 8% para las Enfermedades del sistema cardiocirculatorio.

**Tabla: Partes comunicados en el sistema PANOTRATSS por categoría de patología para la actividad económica H - Transporte y almacenamiento**

|   | AÑO 2014                    |                                  | AÑO 2015                    |                                  |
|---|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
|   | Transporte y almacenamiento | Todas las ACTIVIDADES ECONÓMICAS | Transporte y almacenamiento | Todas las ACTIVIDADES ECONÓMICAS |
| Enfermedades del aparato locomotor                          | 278                         | 3.475                            | 327                         | 3.430                            |
| Lesiones, heridas, intoxicaciones y otros factores externos | 42                          | 138                              | 46                          | 140                              |
| Enfermedades del sistema cardiocirculatorio                 | 32                          | 178                              | 41                          | 172                              |

|  | AÑO 2014                    |                                  | AÑO 2015                    |                                  |
|--|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
|  | Transporte y almacenamiento | Todas las ACTIVIDADES ECONÓMICAS | Transporte y almacenamiento | Todas las ACTIVIDADES ECONÓMICAS |
| Enfermedades del sistema nervioso central y periférico                                     | 4                           | 323                              | 25                          | 342                              |
| Enfermedades de la piel  | 10                          | 438                              | 24                          | 487                              |
| Desórdenes mentales  | 15                          | 94                               | 14                          | 94                               |
| Enfermedades del sistema digestivo   | 5                           | 145                              | 12                          | 111                              |
| Enfermedades de los sentidos   | 15                          | 383                              | 11                          | 335                              |
| Enfermedades del sistema respiratorio  | 7                           | 134                              | 6                           | 104                              |
| Enfermedades endocrinas  | 2                           | 173                              | 2                           | 87                               |
| Enfermedades de la sangre y del sistema inmunológico                                       |                             |                                  | 1                           | 1                                |
| Enfermedades del sistema genitourinario  |                             |                                  | 1                           | 6                                |
| Síntomas y observaciones clínicas o de laboratorio anormales no clasificados en otra parte |                             |                                  | 1                           | 17                               |
| Factores que afectan el estado sanitario   | 3                           | 156                              | 1                           | 105                              |
| <b>Total</b>   | <b>413</b>                  | <b>5.637</b>                     | <b>512</b>                  | <b>5.431</b>                     |

Fuente: Tabla 32 del informe del Observatorio de enfermedades profesionales (CEPROSS) y de enfermedades causadas o agravadas por el trabajo (PANOTRATSS). Informe anual 2014 – Informe anual 2015.

#### 4.2. Accidentes de Trabajo en el Transporte terrestre y por tubería.

La siniestralidad en la división de actividad “transporte terrestre y por tubería” (División 49 del CNAE-2009), es muy alta. En términos diacrónicos, en la Tabla siguiente se puede observar que a lo largo de los últimos años se ha mantenido una incidencia muy superior a la del conjunto de los trabajadores, diferencia que se incrementa porque la bajada del conjunto ha sido mayor que la de la división 49. Si para el conjunto de los trabajadores se observa una bajada sostenida hasta el año 2013 y la tendencia se rompió en 2014, para la actividad “transporte terrestre y por tubería” la tendencia descendente se rompió un año antes, en 2013.

**Tabla: Accidentes por cien mil trabajadores, para la Actividad Transporte terrestre y por tubería y para el conjunto de los trabajadores, 2006 a 2014**

|   | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Transporte terrestre y por tubería (División 49)</b> | 7.507,1 | 7.271,6 | 6.453,7 | 5.561,2 | 5.359,0 | 4.953,6 | 4.262,1 | 4.318,7 | 4.508,1 |
| <b>Todos los Trabajadores</b>                           | 6.047,6 | 5.914,3 | 5.210,8 | 4.263,4 | 4.000,1 | 3.633,8 | 2.948,9 | 3.009,2 | 3.111,3 |

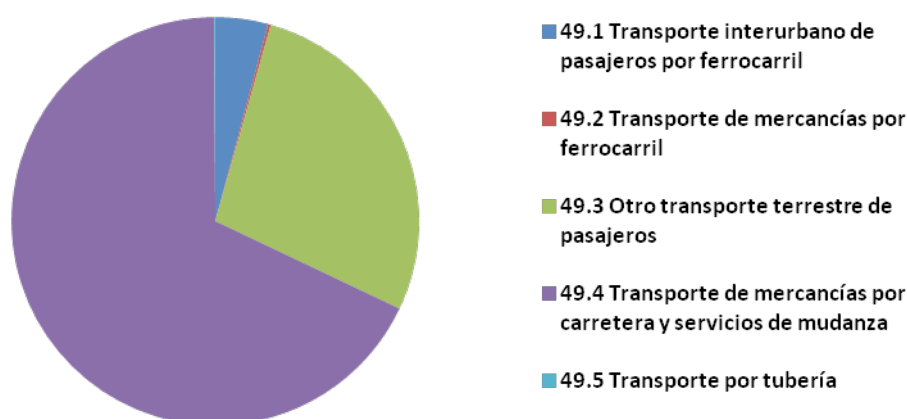
Fuente: Estadísticas de Accidentes de Trabajo. Tabla ATR-24, de 2014

En números absolutos, los accidentes de trabajo con baja en el transporte terrestre y por tubería en 2014 ascendieron a 18.226. Esta cifra comprende a los distintos grupos del *Transporte terrestre y por tubería*.

**Tabla: Accidentes de Trabajo con baja en la División 49 de la CNAE-2009 por Grupos**

|  | AT 2014       | Porcentaje   |
|--|---------------|--------------|
| 49.1 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril           | 759           | 4,2          |
| 49.2 Transporte de mercancías por ferrocarril                      | 41            | 0,2          |
| 49.3 Otro transporte terrestre de pasajeros                        | 5.041         | 27,7         |
| 49.4 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza | 12.369        | 67,9         |
| 49.5 Transporte por tubería  | 16            | 0,1          |
| <b>Total División 49 - Transporte terrestre y por tubería</b>      | <b>18.226</b> | <b>100,0</b> |

**Gráfico: Representación porcentual de los Accidentes de Trabajo con baja en la División 49 de la CNAE-2009 por Grupos**



El Gráfico permite observar con claridad que la casi totalidad de los accidentes de trabajo registrados corresponden a tres de los grupos de la División 49, *Transporte terrestre y por tubería*; 49.4 **Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza**, 49.3 *Transporte de mercancías por ferrocarril* y 49.1, *Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril*.

#### 4.2.1. Accidentes de conductores de camiones, en distintas actividades económicas

Las cifras expuestas más arriba, correspondían al conjunto de los trabajadores en todas las ocupaciones en la actividad *Transporte terrestre y por tubería*.

A partir de aquí, la información para el análisis de la accidentalidad utiliza como fuente exclusivamente el Fichero de los partes de accidente de trabajo informatizados del año 2014, del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, procesados mediante el programa SPSS.

El tratamiento de esta fuente de datos nos permite trabajar con más detalle y centrarnos en el objetivo de este informe, que es analizar en particular la accidentalidad de los **conductores de camiones en el Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza** (que a su vez comprende 49.41 Transporte de mercancías por carretera y 49.42 Servicios de mudanza), atendiendo a la edad de los conductores.

Para ello, hemos seleccionado únicamente los casos relativos a los trabajadores que trabajan en la ocupación de conductores de camiones (Código Nacional de Ocupaciones 84.3), dejando de lado los accidentes de trabajadores de la actividad *Transporte terrestre y por tubería* en otras ocupaciones diferentes a la conducción (mantenimiento, trabajos administrativos, etc.).

La ocupación de conductores de camiones está presente en muy diverso tipo de empresas, a través del conjunto del tejido productivo. En la siguiente tabla se presentan los partes de accidentes de trabajo de este grupo ocupacional, en los diferentes “Grupos de actividades económicas” del CNAE, que en total suman 16.564 casos de accidentes. También se observa que los conductores de camiones en la actividad **Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza** sufrieron **8.625 accidentes, que representan** más de la mitad del total de los accidentes reportados para el conjunto de los conductores (el 52%).

Este conjunto, los **8.625** casos que corresponden a conductores de camiones que trabajan para empresas de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, son los que analizaremos en lo que sigue de este informe.

**Tabla: Accidentes de trabajo en jornada de trabajadores en la ocupación “conductores de camiones”, en diferentes actividades económicas, a tres dígitos**

| Códigos CNAE |  | Frecuencia   | %           |
|--------------|--|--------------|-------------|
| <b>49.4</b>  | <b>Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza</b> | <b>8.625</b> | <b>52,1</b> |
| 46.3         | Comercio al por mayor de productos alimenticios, bebidas y tabaco    | 1.405        | 8,5         |
| 46.7         | Otro comercio por mayor especializado                                | 819          | 4,9         |
| 38.1         | Recogida de residuos   | 621          | 3,7         |
| 52.2         | Actividades anexas al transporte (almacenamiento)                    | 441          | 2,7         |
| 84.1         | Administración pública y de la política económica y social           | 322          | 1,9         |
| 41.2         | Construcción de edificios  | 268          | 1,6         |
| 43.1         | Demolición y preparación de terrenos                                 | 226          | 1,4         |
| 81.2         | Actividades de limpieza  | 211          | 1,3         |
| 23.6         | Fabricación de elementos de hormigón, cemento y yeso                 | 206          | 1,2         |
| 10.1         | Procesado y elaboración de carne y elaboración de productos cárnicos | 187          | 1,1         |
| 77.3         | Alquiler de otra maquinaria, equipos y bienes tangibles              | 157          | ,9          |

| Códigos CNAE |   | Frecuencia    | %          |
|--------------|---|---------------|------------|
| 47.1         | Comercio al por menor en establecimientos no especializados                 | 156           | ,9         |
| 47.5         | Comercio al por menor de otros artículos de uso doméstico                   | 136           | ,8         |
| 47.7         | Comercio al por menor de otros artículos en establecimientos especializados | 122           | ,7         |
| 11.0         | Fabricación de bebidas  | 116           | ,7         |
| 46.2         | Comercio al por mayor de materias primas agrarias y de animales vivos       | 104           | ,6         |
| 43.9         | Otras actividades de construcción especializada                             | 103           | ,6         |
| 81           | Extracción de piedra, arena y arcilla                                       | 99            | ,6         |
| Otros        | Otras 146 actividades, con frecuencias menores a 99                         | 2.240         | 13,8       |
| <b>Total</b> |   | <b>16.564</b> | <b>100</b> |

#### 4.2.2. Accidentes de los conductores de camiones en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza.

A partir de aquí, el análisis se centra en el análisis de las características de los accidentes que sufrieron los conductores de camiones que trabajan en empresas de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza (Grupo 49.4 de la Actividad H del CNAE) que suman, como se señalaba anteriormente, 8.625 casos. A continuación, en primer lugar, se analiza el conjunto de estos accidentes, incluyendo los accidentes leves, graves, muy graves y mortales, buscando aportar una perspectiva general de este conjunto.

Seguidamente, se pasa a analizar los accidentes según tramos de edad. Luego, se presenta un análisis centrado únicamente en los accidentes notificados como graves o mortales.

#### Accidentes según tamaño de empresa

Los accidentes de los conductores de camiones en las empresas de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza se concentran en las empresas de tamaño pequeño o micropymes: más del 60% de los accidentes ocurrieron a trabajadores empleados en empresas con un tamaño de plantilla de hasta 25 trabajadores.

**Tabla: Accidentes de Trabajo de conductores de camiones que trabajan en empresas del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza según tamaño de empresa, año 2014**

| nº trabajadores en plantilla | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje acumulado |
|------------------------------|------------|------------|----------------------|
| 1 trabajador                 | 387        | 4,5        | 4,5                  |
| De 2 a 10                    | 3.222      | 37,4       | 41,8                 |
| De 11 a 25                   | 1.945      | 22,6       | 64,4                 |
| De 26 a 50                   | 1.395      | 16,2       | 80,6                 |
| De 51 a 100                  | 572        | 6,6        | 87,2                 |
| De 101 a 250                 | 411        | 4,8        | 92,0                 |

| nº trabajadores en plantilla | Frecuencia   | Porcentaje   | Porcentaje acumulado |
|------------------------------|--------------|--------------|----------------------|
| De 251 a 700                 | 216          | 2,5          | 94,5                 |
| Más de 1000                  | 13           | 0,2          | 94,6                 |
| Sin dato                     | 464          | 5,4          | 100,0                |
| <b>Total</b>                 | <b>8.625</b> | <b>100,0</b> |                      |

### **Accidentes según tramo de edad**

Para este análisis, hemos agrupado los accidentes en tres categorías de edad: trabajadores hasta 29 años; trabajadores entre 30 y 54 años, los de 55 años y mayores. Dichas categorías fueron etiquetadas respectivamente como jóvenes, adultos y mayores.

Los resultados indican que los conductores de camiones que trabajan en empresas del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza mayores de 55 años sufrieron en el año 2014 unos 1.114 accidentes de trabajo, que representan el 13% del total de accidentes de este grupo.

**Tabla: Accidentes de Trabajo de conductores de camiones que trabajan en empresas del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza según edad, año 2014**

|                  | Rango de edades |     |       | Total        |
|------------------|-----------------|-----|-------|--------------|
|                  | Adu             | Jóv | May   |              |
| Nº de accidentes | 7.018           | 493 | 1.114 | <b>8.625</b> |
| %                | 81,4            | 5,7 | 12,9  | 100,0        |

### **Grado de la lesión**

En el Parte de Accidentes, cada accidente de trabajo recibe una calificación según el grado de la lesión, que puede ser leve, grave, muy grave o mortal. Presentamos a continuación la distribución de los accidentes según el grado de la lesión para el colectivo que estamos estudiando. Se observa que si bien los trabajadores mayores sufren un 13% de los accidentes, diferenciar el grado de la lesión permite precisar que la proporción de trabajadores mayores entre los conductores que sufrieron los accidentes calificados como graves, muy graves y mortales, es bastante mayor.

**Tabla: AATT de los conductores en el Transporte por Carretera y Servicios de Mudanza, según el grado de la lesión y según Rangos de edades**

|                           |           | Rango de edades |            |              | % de los mayores en el total de la categoría | Total        |
|---------------------------|-----------|-----------------|------------|--------------|--|--------------|
|                           |           | Adu             | Jóv        | May          |  |              |
| <b>Grado de la lesión</b> | Leve      | 6.840           | 484        | 1.061        | 12   | 8.385        |
|                           | Grave     | 132             | 4          | 37           | 21   | 173          |
|                           | Muy grave | 3               | 1          | 3            | 43   | 7            |
|                           | Mortal    | 43              | 4          | 13           | 22   | 60           |
| <b>Total</b>              |           | <b>7.018</b>    | <b>493</b> | <b>1.114</b> | <b>13</b>                                    | <b>8.625</b> |

### Descripción de la lesión

Al examinar los datos de los partes de accidentes de trabajo según la descripción de la lesión se observa que la mayoría de los accidentes de los conductores mayores en el transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza fueron dislocaciones, esguinces y distensiones o impactos violentos (heridas, lesiones, fracturas, conmoción). Seguidamente, destacan los Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas.

**Tabla: Accidentes de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según descripción de la lesión**

|  | Rango de edades |            |              | Total        |
|--|-----------------|------------|--------------|--------------|
|  | Adu             | Jóv        | May          |              |
| <b>Dislocaciones, esguinces y distensiones</b>                         | 3401            | 257        | 479          | 4137         |
| <b>Heridas y lesiones superficiales</b>                                | 1.763           | 121        | 308          | 2.192        |
| <b>Fracturas de huesos</b>   | 869             | 50         | 159          | 1.078        |
| <b>Conmoción y lesiones internas</b>                                   | 489             | 34         | 77           | 600          |
| <b>Lesiones múltiples</b>  | 214             | 15         | 39           | 268          |
| <b>Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas</b> | 53              | 0          | 17           | 70           |
| <b>Otras lesiones especificadas no incluidas en otros apartados</b>    | 78              | 2          | 12           | 92           |
| <b>Quemaduras, escaldaduras y congelación</b>                          | 48              | 4          | 8            | 60           |
| <b>Lesión desconocida</b>  | 37              | 6          | 6            | 49           |
| <b>Daños psicológicos, choques traumáticos</b>                         | 27              | 3          | 4            | 34           |
| <b>Efectos del ruido, la vibración y la presión</b>                    | 4               | 0          | 2            | 6            |
| <b>Amputaciones traumáticas, pérdidas de partes del cuerpo</b>         | 28              | 1          | 1            | 30           |
| <b>Envenenamientos e infecciones</b>                                   | 4               | 0          | 1            | 5            |
| <b>Ahogamiento y asfixia</b>   | 2               | 0          | 1            | 3            |
| <b>Efectos de las temperaturas extremas, la luz y la radiación</b>     | 1               | 0          | 0            | 1            |
| <b>Total</b>   | <b>7.018</b>    | <b>493</b> | <b>1.114</b> | <b>8.625</b> |



### **Parte del cuerpo lesionada**

Las extremidades fueron la parte del cuerpo lesionada en más de la mitad de los accidentes de este colectivo, seguida por espalda y columna. Entre los mayores se observa la misma tendencia que para el conjunto.

**Tabla: Accidentes de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según la parte del cuerpo lesionada**

|  | Rango de edades |            |              | Total        |
|--|-----------------|------------|--------------|--------------|
|  | Adu             | Jóv        | May          |              |
| <b>Extremidades inferiores</b>   | 2.500           | 180        | 345          | 3.025        |
| <b>Extremidades superiores</b>   | 1.741           | 112        | 335          | 2.188        |
| <b>Espalda, incluida la columna y las vértebras dorsolumbares</b>      | 1.172           | 81         | 161          | 1.414        |
| <b>Tronco y órganos</b>  | 406             | 19         | 90           | 515          |
| <b>Todo el cuerpo y múltiples partes</b>                               | 475             | 31         | 76           | 582          |
| <b>Cabeza</b>  | 395             | 21         | 73           | 489          |
| <b>Cuello</b>  | 284             | 46         | 27           | 357          |
| <b>Otras partes del cuerpo afectadas, no mencionadas anteriormente</b> | 30              | 1          | 6            | 37           |
| <b>Sin especificar</b>   | 15              | 2          | 1            | 18           |
| <b>Total</b>   | <b>7.018</b>    | <b>493</b> | <b>1.114</b> | <b>8.625</b> |

### **Lugar del accidente**

El tipo de lugares en que sucedieron los accidentes indica el entorno, el local o lugar donde la víctima se hallaba trabajando, pasaba por allí o estaba presente en el momento en que éste se produjo.

Para esta variable, por tener muchos valores, y porque distinguimos a la vez el grado de la lesión, destacamos únicamente los resultados para los mayores de 55 años.

El conjunto analizado, en este caso, son 1028 accidentes, que son los que tienen codificado el lugar. El primer resultado a destacar es que de estos 1028 accidentes “sólo” 156 ocurrieron en Medios de transporte. Este es un lugar de la mayor importancia porque en él sucedieron la mayor parte de los accidentes mortales (7 de 10, de un total de 13).

Otros dos accidentes mortales de este colectivo ocurrieron en Lugares públicos, vías de acceso, circulación, estacionamiento. El otro accidente mortal ocurrió en un Área de mantenimiento, taller de reparación.

Seguidamente, destacan para estos trabajadores los accidentes ocurridos en área de almacenamiento, carga y descarga. De estos, la mayoría fueron notificados como leves.

**Tabla: Accidentes de conductores mayores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, según lugar en que se produjo el accidente y según grado de gravedad de la lesión (con desglose adicional de los grupos de lugares en los que sucedieron accidentes graves y mortales)**

|  | Grado lesión |           |           | Total Mayores | Todos los conductores en 49.4 |
|--|--------------|-----------|-----------|---------------|-------------------------------|
|  | Leve         | Grave     | Mortal    |               |                               |
| <b>Zonas industriales</b>  |              |           |           |               |                               |
| Lugar de producción taller fábrica   | 102          | 2         |           | 104           | 711                           |
| Área de mantenimiento, taller de reparación                                  | 52           | 1         | 1         | 54            | 337                           |
| Área destinada a almacenamiento, carga, descarga                             | 435          | 8         |           | 443           | 3.563                         |
| Resto Zonas Industriales   | 22           |           |           | 22            | 157                           |
| <b>Obras, construcción, cantera, mina a cielo abierto.</b>                   |              |           |           |               |                               |
| Obras - edificio en demolición, renovación o mantenimiento.                  | 2            | 1         |           | 3             | 37                            |
| Resto Obras, construcción, cantera, mina a cielo abierto                     | 22           |           |           | 22            | 147                           |
| <b>Lugares agrícolas, de cría de animales de piscicultura, zona forestal</b> | 11           |           |           | 11            | 73                            |
| <b>Lugares de actividad terciaria, oficinas, áreas de ocio, varios</b>       |              |           |           |               |                               |
| Restaurantes, lugares de ocio, lugares de alojamiento ...                    | 3            | 1         |           | 4             | 32                            |
| Resto lugares de actividad terciaria, oficinas, áreas de ocio, varios        | 8            |           |           | 8             | 99                            |
| <b>Centros sanitarios</b>  | 2            |           |           | 2             | 11                            |
| <b>Lugares públicos</b>  |              |           |           |               |                               |
| Lugares públicos, vías de acceso, circulación, estacionamiento...            | 125          | 10        | 2         | 137           | 1.111                         |
| Medios de transporte terrestre: carretera o ferrocarril – privado o público  | 145          | 4         | 7         | 156           | 1.292                         |
| Resto Lugares públicos   | 29           |           |           | 29            | 148                           |
| <b>Domicilios</b>  | 12           |           |           | 12            | 134                           |
| <b>Lugares de actividades deportivas</b>                                     | 1            |           |           | 1             | 2                             |
| <b>En el aire, elevados - con excepción de las obras</b>                     | 1            |           |           | 1             | 8                             |
| <b>Otros Tipos de Lugar no codificados en esta clasificación</b>             | 14           |           |           | 14            | 124                           |
| Sin información  | 5            |           |           | 5             | 51                            |
| <b>Total</b>   | <b>991</b>   | <b>27</b> | <b>10</b> | <b>1.028</b>  | <b>8.037 (93,2% de 8.625)</b> |

### ***Variables de circunstancias y causas***

El parte de accidente de trabajo contiene una serie de variables que permiten una aproximación a las circunstancias asociadas a él, y que tienen que ver con las causas del accidente.

En todo caso, hay que tomar en cuenta que el proceso de rellenado del parte es muchas veces deficiente; esto ocurre en especial cuando se rellena por personal no especializado, con conocimiento remoto de los hechos sobre los que reporta, sin basarse en una previa investigación de las causas.

### ***Forma del accidente***

La variable forma del accidente sirve para describir el modo en que el trabajador/a ha resultado lesionado/a y cómo ha entrado en contacto con el objeto que ha originado la lesión.

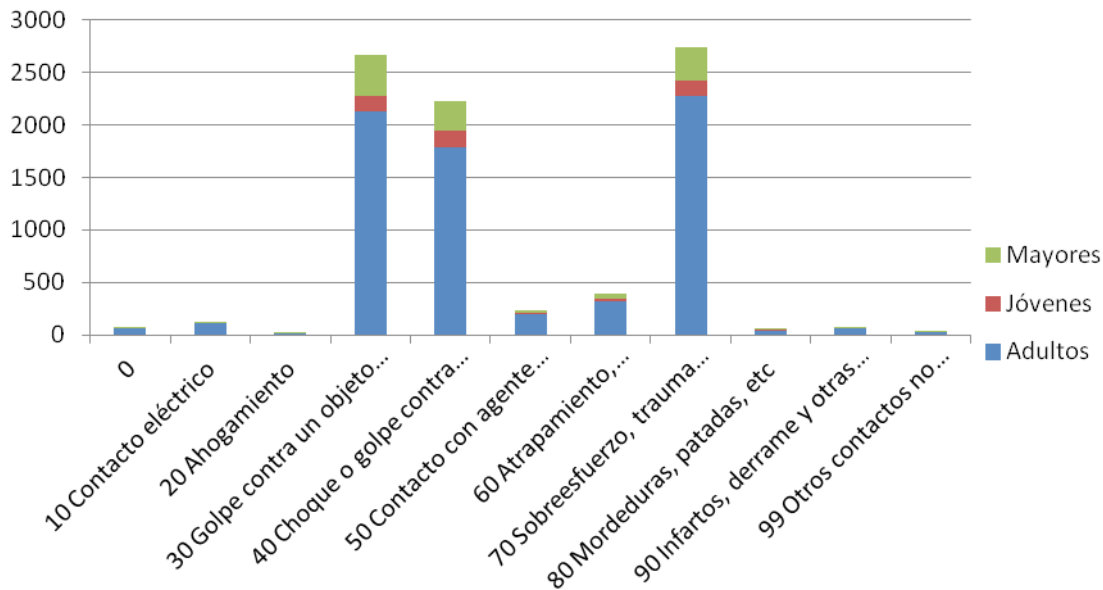
En nuestros datos, la forma del accidente más frecuente entre los conductores mayores fue el choque o golpe (los accidentes codificados como Golpe contra un objeto inmóvil (n=281) o choque o golpe contra objeto en movimiento (n=390) suman 671).

Seguidamente destaca el grupo de formas “70, Sobreesfuerzo, trauma psíquico, radiaciones, ruido.”, con 319 accidentes para los conductores mayores.

**Tabla: Accidentes de conductores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, según forma del accidente y rangos de edad**

|   | Rango de edades |            |              | Total        |
|---|-----------------|------------|--------------|--------------|
|   | Adultos         | Jóvenes    | Mayores      |              |
| <b>0 Ninguna información</b>                                  | 58              | 4          | 5            | 67           |
| <b>10 Contacto eléctrico</b>                                  | 107             | 5          | 15           | 127          |
| <b>20 Ahogamiento</b>   | 11              | 0          | 1            | 12           |
| <b>30 Golpe contra un objeto inmóvil</b>                      | 2.131           | 148        | 390          | 2.669        |
| <b>40 Choque o golpe contra objeto en movimiento</b>          | 1.789           | 158        | 281          | 2.228        |
| <b>50 Contacto con agente material cortante, punzante...</b>  | 193             | 12         | 29           | 234          |
| <b>60 Atrapamiento, aplastamiento, amputación</b>             | 321             | 26         | 45           | 392          |
| <b>70 Sobreesfuerzo, trauma psíquico, radiaciones, ruido</b>  | 2.281           | 137        | 319          | 2.737        |
| <b>80 Mordeduras, patadas, etc</b>                            | 43              | 2          | 6            | 51           |
| <b>90 Infartos, derrame y otras patologías no traumáticas</b> | 59              | 0          | 18           | 77           |
| <b>99 Otros contactos no codificados</b>                      | 25              | 1          | 5            | 31           |
| <b>Total</b>  | <b>7.018</b>    | <b>493</b> | <b>1.114</b> | <b>8.625</b> |

**Gráfico: Forma**



Dado que el grupo de formas de accidente “70, Sobre esfuerzo, trauma psíquico, radiaciones, ruido.” reúne tipos de formas muy diferenciados, presentamos a continuación los datos con más detalle, donde destaca que la forma Sobre esfuerzo físico sobre el sistema musculoesquelético es la que reúne casi todos los casos, para todos los rangos de edad.

**Tabla: Accidentes de conductores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, del grupo de formas de accidente “70, Sobre esfuerzo, trauma psíquico, radiaciones, ruido”, según rangos de edad**

| Formas  | Rango de edades |            |            | Total        |
|---|-----------------|------------|------------|--------------|
|   | Adultos         | Jóvenes    | Mayores    |              |
| <b>71</b> Sobre esfuerzo físico sobre el sistema musculoesquelético | 2.231           | 136        | 309        | <b>2.676</b> |
| <b>72</b> Exposición a radiaciones, ruido, luz o presión            | 3               | 0          | 1          | <b>4</b>     |
| <b>73</b> Trauma psíquico   | 3               | 0          | 2          | <b>5</b>     |
| <b>79</b> Otro de este grupo sin especificar                        | 43              | 1          | 7          | <b>51</b>    |
| <b>Total</b>  | <b>2.280</b>    | <b>137</b> | <b>319</b> | <b>2.736</b> |

**Agente material de la forma de contacto**

Esta variable tiene como objeto la descripción física de la herramienta, el objeto o el instrumento con el cual estuvo en contacto la víctima, o la modalidad psicológica de la lesión.

Para los conductores mayores destacó el agente “vehículos terrestres” (n=398). Seguidamente, “Materiales, objetos, productos, elementos constitutivos de máquina o de vehículo, fragmentos, polvos” (n=199), “Edificios,

superficies al mismo nivel (interior o exterior, fijas o móviles, temporales o no)” (n= 159) y Dispositivos de traslado, transporte y almacenamiento (n=116). Estas cuatro agrupaciones de agentes reúnen conjuntamente 872 de los 1.114 casos de accidentes de los conductores mayores del colectivo que estamos examinando.

**Tabla: Accidentes de conductores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, según agente material de la forma de contacto y según rangos de edad**

| Agente material de la forma de contacto   | Rangos de edad |            |              | Total        |
|---|----------------|------------|--------------|--------------|
|   | Adu            | Jóv        | May          |              |
| <b>Vehículos terrestres</b>   | 2.358          | 161        | 398          | <b>2.917</b> |
| <b>Materiales, objetos, productos, elementos constitutivos de máquina o de vehículo, fragmentos, polvos</b> | 1.255          | 83         | 199          | <b>1.537</b> |
| <b>Edificios, superficies al mismo nivel (interior o exterior, fijas o móviles, temporales o no)</b>        | 935            | 66         | 159          | <b>1.160</b> |
| <b>Dispositivos de traslado, transporte y almacenamiento</b>  | 939            | 74         | 116          | <b>1.129</b> |
| <b>Ningún agente material</b>   | 439            | 25         | 73           | <b>537</b>   |
| <b>Edificios, construcciones, superficies en altura (interior o exterior)</b>                               | 166            | 16         | 28           | <b>210</b>   |
| <b>Herramientas manuales sin motor</b>  | 128            | 8          | 17           | <b>153</b>   |
| <b>Organismos vivos y seres humanos</b>   | 98             | 6          | 11           | <b>115</b>   |
| <b>Dispositivos de distribución de materia, de alimentación, canalizaciones -</b>                           | 33             | 3          | 10           | <b>46</b>    |
| <b>Máquinas y equipos fijos</b>   | 39             | 6          | 10           | <b>55</b>    |
| <b>Máquinas y equipos portátiles o móviles</b>  | 50             | 7          | 9            | <b>66</b>    |
| <b>Sustancias químicas, explosivas, radioactivas, biológicas</b>  | 30             | 2          | 7            | <b>39</b>    |
| <b>Fenómenos físicos y elementos naturales</b>  | 39             | 3          | 7            | <b>49</b>    |
| <b>Herramientas mecánicas sostenidas o guiadas con las manos</b>  | 44             | 4          | 6            | <b>54</b>    |
| <b>Equipos de oficina y personales, material de deporte, armas, aparatos domésticos</b>                     | 35             | 4          | 5            | <b>44</b>    |
| <b>Motores, dispositivos de transmisión y de almacenamiento de energía</b>                                  | 28             | 0          | 4            | <b>32</b>    |
| <b>Herramientas manuales, sin especificación en cuanto a motorización</b>                                   | 20             | 0          | 4            | <b>24</b>    |
| <b>Otros vehículos de transporte</b>  | 25             | 1          | 4            | <b>30</b>    |
| <b>Edificios, construcciones, superficies por debajo del nivel del suelo (interior o exterior)</b>          | 4              | 0          | 2            | <b>6</b>     |
| <b>Dispositivos y equipos de protección</b>   | 21             | 4          | 2            | <b>27</b>    |
| <b>Residuos en grandes cantidades</b>   | 0              | 0          | 1            | <b>1</b>     |
| <b>Otros agentes/ sin información</b>   | 332            | 20         | 42           | <b>394</b>   |
| <b>Total</b>  | <b>7.018</b>   | <b>493</b> | <b>1.114</b> | <b>8.625</b> |

En la siguiente tabla, por su interés, se presentan diferenciados los accidentes clasificados en el grupo “Materiales, objetos, productos, elementos constitutivos de máquina o de vehículo, fragmentos, polvos”. De este modo, se observa que muchos de estos accidentes se producen en relación a las cargas y su manipulación. De un total de 199 casos, aproximadamente la mitad (96) estuvieron relacionados con la manipulación de cargas; y de éstos, 82 accidentes estuvieron asociados a la manipulación manual de las cargas.

**Tabla: Accidentes de trabajo de conductores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, desglosados por los códigos que del grupo de agente material de la forma de contacto “Materiales, objetos, productos, elementos constitutivos de máquina o de vehículo, fragmentos, polvos”, y según rangos de edad**

|  | Rango de edades |           |            | Total        |
|--|-----------------|-----------|------------|--------------|
|  | Adu             | Jóv       | May        |              |
| <b>Materiales de construcción</b>  | 57              | 4         | 9          | 70           |
| <b>Elementos constitutivos de máquinas</b>   | 255             | 10        | 44         | 309          |
| <b>Piezas trabajadas, elementos o herramientas</b>   | 38              | 4         | 10         | 52           |
| <b>Elementos de ensamblaje</b>   | 18              | 0         | 3          | 21           |
| <b>Partículas polvos, fragmentos, trozos, proyecciones, astillas y otros elementos resultantes de rotura</b> | 56              | 1         | 10         | 67           |
| <b>Productos de y para la agricultura</b>  | 4               | 0         | 0          | 4            |
| <b>Productos almacenados</b>   | 152             | 14        | 19         | 185          |
| <b>Manipulación de cargas</b>  | 597             | 50        | 96         | 743          |
| <b>Otros materiales y objetos, productos, elementos de máquinas</b>  | 78              | 0         | 8          | 86           |
| <b>Total</b>   | <b>1.255</b>    | <b>83</b> | <b>199</b> | <b>1.537</b> |

### **Actividad física**

Esta variable de clasificación refleja la actividad que estaba haciendo la víctima inmediatamente antes de producirse el accidente. Intenta describir el movimiento deliberado y voluntario que realizaba, y en su caso, indica si dicho movimiento se realizaba en relación a una herramienta o a un objeto.

La actividad propia de los conductores – conducir - fue la actividad física asociada a 225 de los 1.114 accidentes del colectivo de conductores mayores de 55 años objeto de este estudio.

Los restantes 889 casos se asocian a diversas actividades, que estarían relacionadas con las actividades de carga y descarga, reparaciones, o similares: “movimiento” (n=394), seguida por manipulación de objetos (n=273); transporte manual (n=142), etc.

**Tabla: Accidentes de conductores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, según actividad física y rangos de edad**

|   | Rango de edades |            |              | Total        |
|---|-----------------|------------|--------------|--------------|
|   | Adu             | Jóv        | May          |              |
| <b>Movimiento (andar, correr, entrar, etc.)</b>                             | 2.196           | 148        | 394          | <b>2.738</b> |
| <b>Manipulación de objetos</b>  | 1.698           | 99         | 273          | <b>2070</b>  |
| <b>Conducir / estar a bordo de un medio de transporte o equipo de carga</b> | 1.491           | 130        | 225          | <b>1.846</b> |
| <b>Transporte manual</b>  | 1.041           | 80         | 142          | <b>1.263</b> |
| <b>Trabajos con herramientas manuales</b>                                   | 241             | 10         | 29           | <b>280</b>   |
| <b>Operaciones con máquinas</b>   | 123             | 12         | 22           | <b>157</b>   |
| <b>Estar presente</b>   | 149             | 9          | 21           | <b>179</b>   |
| <b>Otra actividad física específica no codificada en esta clasificación</b> | 48              | 1          | 5            | <b>54</b>    |
| <b>Ninguna información</b>  | 31              | 4          | 3            | <b>38</b>    |
| <b>Total</b>  | <b>7.018</b>    | <b>493</b> | <b>1.114</b> | <b>8.625</b> |

En cuanto al agente material asociado a la actividad física, en primer lugar aparecen los vehículos terrestres. Seguidamente, aparecen las cargas y su manipulación (191). Y en tercer lugar, los dispositivos de traslado, transporte y almacenamiento.

**Tabla: Accidentes de conductores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, según agente material asociado a la actividad física y rangos de edad**

|   | Rango de edades |     |     | Total        |
|---|-----------------|-----|-----|--------------|
|   | Adu             | Jóv | May |              |
| <b>Vehículos terrestres</b>   | 3.005           | 198 | 505 | <b>3.708</b> |
| <b>Materiales, objetos, productos, elementos constitutivos de máquina o de vehículo, fragmentos, polvos</b> | 1.176           | 85  | 191 | <b>1.452</b> |
| <b>Dispositivos de traslado, transporte y almacenamiento</b>  | 977             | 75  | 123 | <b>1.175</b> |
| <b>Edificios, superficies al mismo nivel (interior o exterior, fijas o móviles, temporales o no)</b>        | 502             | 42  | 77  | <b>621</b>   |
| <b>Ningún agente material</b>   | 346             | 26  | 50  | <b>422</b>   |
| <b>Edificios, construcciones, superficies en altura (interior o exterior)</b>                               | 165             | 15  | 36  | <b>216</b>   |
| <b>Herramientas manuales sin motor</b>  | 138             | 7   | 18  | <b>163</b>   |
| <b>Otros agentes materiales no citados en esta clasificación</b>  | 191             | 8   | 17  | <b>216</b>   |
| <b>Ninguna información</b>  | 116             | 5   | 12  | <b>138</b>   |

|  | Rango de edades |            |              | Total        |
|--|-----------------|------------|--------------|--------------|
|  | Adu             | Jóv        | May          |              |
| <b>Máquinas y equipos portátiles o móviles</b>   | 55              | 5          | 11           | <b>71</b>    |
| <b>Dispositivos de distribución de materia, de alimentación, canalizaciones</b>                    | 29              | 2          | 9            | <b>40</b>    |
| <b>Organismos vivos y seres humanos</b>  | 57              | 3          | 9            | <b>69</b>    |
| <b>Herramientas mecánicas sostenidas o guiadas con las manos</b>                                   | 44              | 4          | 8            | <b>56</b>    |
| <b>Herramientas manuales, sin especificación en cuanto a motorización - en general</b>             | 24              | 0          | 7            | <b>31</b>    |
| <b>Máquinas y equipos fijos</b>  | 42              | 6          | 7            | <b>55</b>    |
| <b>Equipos de oficina y personales, material de deporte, armas, aparatos domésticos</b>            | 35              | 4          | 7            | <b>46</b>    |
| <b>Otros vehículos de transporte</b>   | 31              | 4          | 6            | <b>41</b>    |
| <b>Sustancias químicas, explosivas, radioactivas, biológicas</b>                                   | 14              | 1          | 3            | <b>18</b>    |
| <b>Dispositivos y equipos de protección</b>  | 17              | 2          | 3            | <b>22</b>    |
| <b>Residuos en grandes cantidades</b>  | 0               | 0          | 3            | <b>3</b>     |
| <b>Fenómenos físicos y elementos naturales</b>   | 20              | 1          | 3            | <b>24</b>    |
| <b>Edificios, construcciones, superficies por debajo del nivel del suelo (interior o exterior)</b> | 1               | 0          | 2            | <b>3</b>     |
| <b>Motores, dispositivos de transmisión y de almacenamiento de energía</b>                         | 34              | 0          | 2            | <b>36</b>    |
| <b>Total</b>   | <b>7.018</b>    | <b>493</b> | <b>1.114</b> | <b>8.625</b> |

#### 4.2.3. Análisis de los accidentes graves y mortales por rangos de edades

En este apartado, seleccionamos para el análisis únicamente una fracción de los accidentes de los conductores en el transporte de mercancías por carretera y mudanza que veníamos estudiando hasta aquí: nos centramos aquí únicamente en los accidentes que fueron codificados como graves, muy graves y mortales, excluyendo los accidentes leves.

En el año 2014, de un total de 240 accidentes de trabajo graves y mortales registrados, 53 casos (22%) correspondieron a conductores mayores.

|                   |                  | Rango de edades |           |            | Total       |
|-------------------|------------------|-----------------|-----------|------------|-------------|
|                   |                  | Adu             | Jóv       | May        |             |
|                   | <b>Gravedad</b>  |                 |           |            |             |
|                   | <b>Grave</b>     | 132             | 4         | 37         | 173         |
|                   | <b>Muy grave</b> | 3               | 1         | 3          | 7           |
|                   | <b>Mortal</b>    | 43              | 4         | 13         | 60          |
| <b>Total</b>      |                  | <b>178</b>      | <b>9</b>  | <b>53</b>  | <b>240</b>  |
| <b>Porcentaje</b> |                  | <b>74%</b>      | <b>4%</b> | <b>22%</b> | <b>100%</b> |



### Descripción de la lesión

Las lesiones más frecuentes de los conductores mayores, en los accidentes graves y mortales, fueron de tipo traumático (fracturas, heridas, dislocaciones, conmociones, etc.).

Le siguen en frecuencia los Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas.

**Tabla: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según tipo de lesión y rangos de edad**

|   | Rango de edades |          |           | Total      |
|---|-----------------|----------|-----------|------------|
|   | Adu             | Jóv      | May       |            |
| Fracturas de huesos   | 59              | 1        | 18        | 78         |
| Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas | 33              | 0        | 13        | 46         |
| Lesiones múltiples  | 42              | 7        | 9         | 58         |
| Conmociones y lesiones internas                                 | 24              | 1        | 8         | 33         |
| Desconocida   | 0               | 0        | 2         | 2          |
| Heridas y lesiones  | 8               | 0        | 2         | 10         |
| Quemaduras y escaldaduras                                       | 3               | 0        | 1         | 4          |
| Dislocaciones y esguinces                                       | 4               | 0        | 0         | 4          |
| Amputaciones  | 4               | 0        | 0         | 4          |
| Asfixia   | 1               | 0        | 0         | 1          |
| <b>Total</b>  | <b>178</b>      | <b>9</b> | <b>53</b> | <b>240</b> |

### Forma de contacto según rango de edades

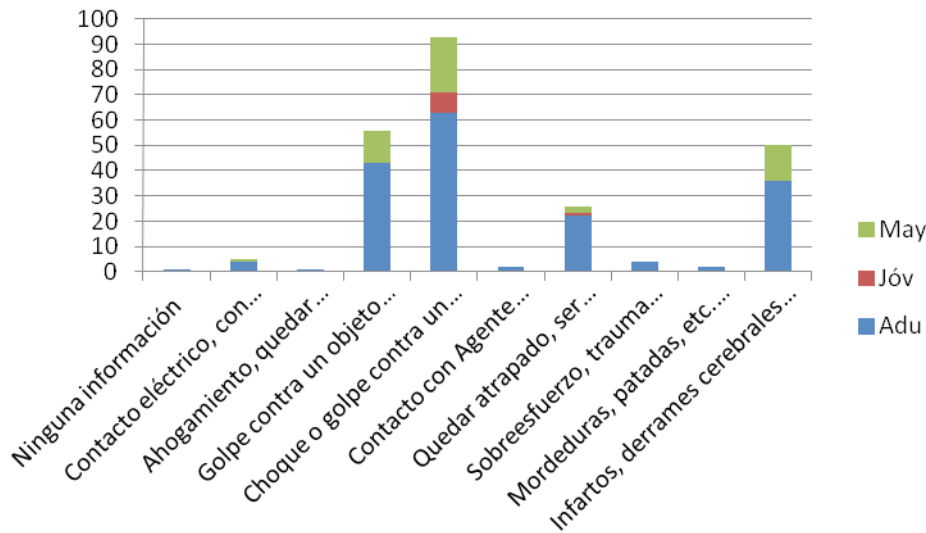
Las formas de contacto más frecuentes de accidentes acaecidos a los conductores mayores graves y mortales, fueron Golpe contra un objeto inmóvil, trabajador en movimiento o Choque o golpe contra un objeto en movimiento, colisión con –, seguidas de Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas. Hay que destacar que para los conductores mayores no se registraron accidentes graves y mortales con la forma Sobreesfuerzo, trauma psíquico, radiaciones, ruido, etc.

**Tabla: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según forma de contacto y rangos de edad**

|   | Rango de edades |     |     | Total |
|---|-----------------|-----|-----|-------|
|   | Adu             | Jóv | May |       |
| Ninguna información   | 1               | 0   | 0   | 1     |
| Contacto eléctrico, con fuego, temperaturas o sustancias peligrosas | 4               | 0   | 1   | 5     |
| Ahogamiento, quedar sepultado, quedar envuelto                      | 1               | 0   | 0   | 1     |
| Golpe contra un objeto inmóvil, trabajador en movimiento            | 43              | 0   | 13  | 56    |
| Choque o golpe contra un objeto en movimiento, colisión con         | 63              | 8   | 22  | 93    |

|   | Rango de edades |           |            | Total      |
|---|-----------------|-----------|------------|------------|
|   | Adu             | Jóv       | May        |            |
| Contacto con Agente material, cortante, punzante, duro          | 2               | 0         | 0          | 2          |
| Quedar atrapado, ser aplastado, sufrir una amputación           | 22              | 1         | 3          | 26         |
| Sobreesfuerzo, trauma psíquico, radiaciones, ruido, etc.        | 4               | 0         | 0          | 4          |
| Mordeduras, patadas, etc. (de animales o personas)              | 2               | 0         | 0          | 2          |
| Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas | 36              | 0         | 14         | 50         |
| Otros Contacto no codificado en la presente clasificación       | 178             | 9         | 53         | 240        |
| <b>Total</b>  | <b>356</b>      | <b>18</b> | <b>106</b> | <b>480</b> |

**Gráfico: Tabla: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según forma de contacto y rangos de edad**



### Lugares

Los lugares más frecuentes en los que sucedieron los accidentes sufridos por los conductores mayores, entre los graves y mortales, fueron “Medio de transporte terrestre: carretera o ferrocarril”. Sin embargo, destacan también los sucedidos en Áreas destinadas principalmente a almacenamiento, carga, descarga, lugares de producción, zonas industriales, obras, etc.

**Tabla: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según lugares y rangos de edad**

|  | Rango de edades |          |           | Total      |
|--|-----------------|----------|-----------|------------|
|  | Adu             | Jóv      | May       |            |
| Ninguna información  | 0               | 0        | 1         | 1          |
| Lugar de producción, taller, fábrica   | 8               | 0        | 2         | 10         |
| Área de mantenimiento, taller de reparación                                  | 1               | 0        | 2         | 3          |
| Áreas destinadas principalmente a almacenamiento, carga, descarga            | 51              | 0        | 12        | 63         |
| Otras zonas industriales   | 2               | 1        | 0         | 3          |
| Obras  | 5               | 0        | 2         | 7          |
| Lugares agrícolas  | 6               | 0        | 0         | 6          |
| Lugares del sector servicios   | 1               | 0        | 0         | 1          |
| Restaurantes, lugares de ocio, lugares de alojamiento                        | 2               | 0        | 1         | 3          |
| Lugares públicos, vías de acceso, de circulación, aeropuerto, estación, etc. | 36              | 2        | 13        | 51         |
| Medio de transporte terrestre: carretera o ferrocarril                       | 64              | 6        | 18        | 88         |
| Otro tipo de lugar público   | 1               | 0        | 0         | 1          |
| Domicilios   | 1               | 0        | 0         | 1          |
| Partes comunes, anexos, jardines...  | 0               | 0        | 1         | 1          |
| Otros  | 0               | 0        | 1         | 1          |
| <b>Total</b>   | <b>178</b>      | <b>9</b> | <b>53</b> | <b>240</b> |

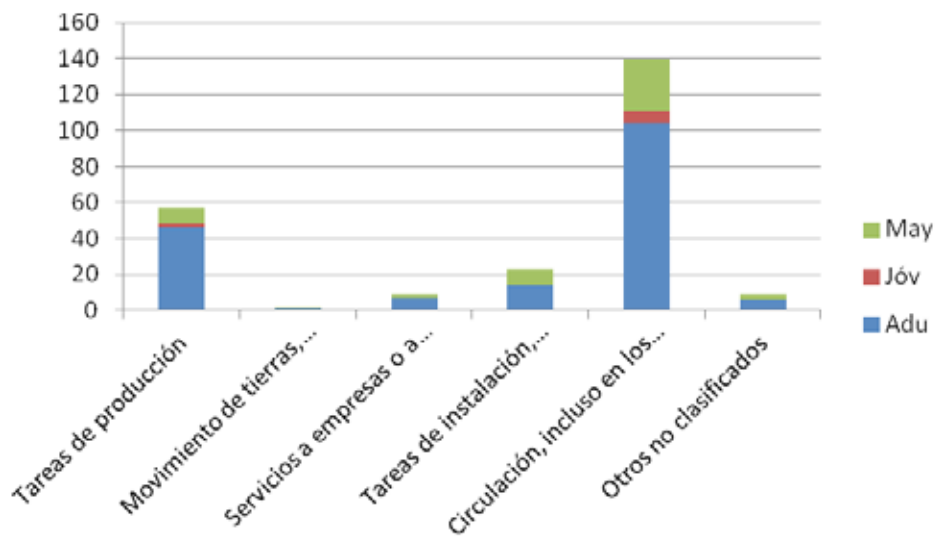
### **Tipo de trabajo**

El tipo de trabajo más frecuente asociado a los accidentes acaecidos a los conductores mayores graves y mortales, fue en primer lugar la circulación de vehículos. Seguidamente, los accidentes aparecen asociados a tareas de producción y a Tareas de instalación, mantenimiento, limpieza, gestión de residuos, vigilancia.

**Tabla: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según tipo de trabajo y rangos de edad**

|   | Rango de edades |          |           | Total      |
|---|-----------------|----------|-----------|------------|
|   | Adu             | Jóv      | May       |            |
| Tareas de producción  | 46              | 2        | 9         | 57         |
| Movimiento de tierras, construcción, demolición                                 | 1               | 0        | 1         | 2          |
| Servicios a empresas o a personas y trabajos intelectuales                      | 7               | 0        | 2         | 9          |
| Tareas de instalación, mantenimiento, limpieza, gestión de residuos, vigilancia | 14              | 0        | 9         | 23         |
| Circulación, incluso en los medios de transporte                                | 104             | 7        | 29        | 140        |
| Otros no clasificados   | 6               | 0        | 3         | 9          |
| <b>Total</b>  | <b>178</b>      | <b>9</b> | <b>53</b> | <b>240</b> |

**Gráfico: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según tipo de trabajo y rangos de edad**



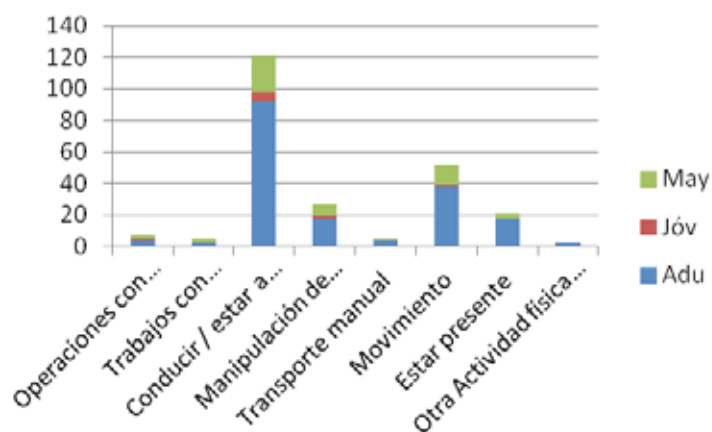
### Actividad física

Conducir es la actividad física más frecuentemente asociada a los accidentes de los conductores, pero en el caso de los conductores mayores no alcanza al 50% de los casos. Las otras actividades físicas asociadas en los accidentes graves y mortales de todos los rangos de edad fueron los movimientos y manipulación de objetos; esta tendencia es similar a las del resto de grupos de edad, aunque se observan diferencias porcentuales entre grupos de edad en el código Estar presente, y Manipulación de objetos.

**Tabla: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según actividad física y rangos de edad**

|  | Rango de edades |          |           | Total      | %            |              |              |
|--|-----------------|----------|-----------|------------|--------------|--------------|--------------|
|  | Adu             | Jóv      | May       |            | Adu          | Jóv          | May          |
| Operaciones con máquinas   | 4               | 1        | 2         | 7          | 2,2          | 11,1         | 3,8          |
| Trabajos con herramientas manuales                                   | 2               | 0        | 3         | 5          | 1,1          |              | 5,7          |
| Conducir / estar a bordo de un medio de transporte o equipo de carga | 92              | 6        | 23        | 121        | 51,7         | 66,7         | 43,4         |
| Manipulación de objetos  | 18              | 1        | 8         | 27         | 10,1         | 11,1         | 15,1         |
| Transporte manual  | 4               | 0        | 1         | 5          | 2,2          |              | 1,9          |
| Movimiento   | 38              | 1        | 13        | 52         | 21,3         | 11,1         | 24,5         |
| Estar presente   | 18              | 0        | 3         | 21         | 10,1         |              | 5,7          |
| Otra Actividad física específica no codificada en esta clasificación | 2               | 0        | 0         | 2          | 1,1          |              |              |
| <b>Total</b>   | <b>178</b>      | <b>9</b> | <b>53</b> | <b>240</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

**Gráfico: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según actividad física y rangos de edad**



### Desviación

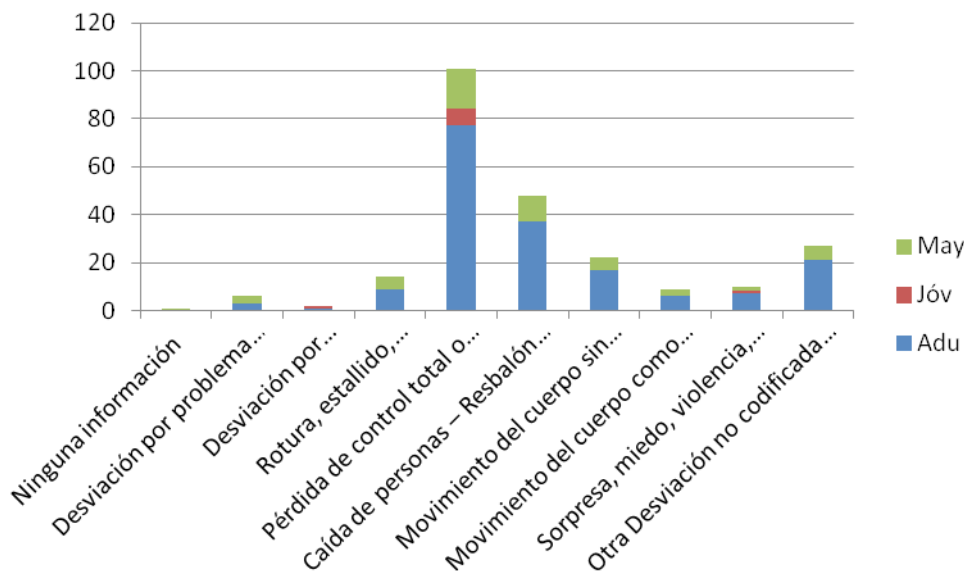
Esta variable recoge el último acontecimiento anormal que condujo al accidente. Se trata de la descripción del acontecimiento anormal, es decir, la desviación del proceso normal de trabajo. La desviación es el suceso que desencadena el accidente. En caso de haberse producido varios sucesos consecutivos, se registra la última desviación (la que se haya producido más cerca, en el tiempo, del momento en el que se produjo el accidente). Se observa que para los conductores mayores, al igual que para el resto de tramos de edad, la desviación más frecuente es **Pérdida (total o parcial) de control de equipos de trabajo o materiales, en la que se enmarca el código “pérdida (total o parcial) de control de medio de transporte de equipo de carga (con motor o sin él).”**

La caída de personas es la segunda desviación más frecuente, en la que destaca la caída desde una altura (n=9) y las caídas al mismo nivel (n=2).

**Tabla: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según desviación y rangos de edad**

|  | Rango de edades |          |           | Total      |
|--|-----------------|----------|-----------|------------|
|  | Adu             | Jóv      | May       |            |
| Pérdida de control total o parcial de equipos de trabajo o materiales      | 77              | 7        | 17        | 101        |
| Caída de personas – Resbalón o tropezón con caída                          | 37              |          | 11        | 48         |
| Desviación no codificada (código 99)                                       | 21              |          | 6         | 27         |
| Rotura, estallido, deslizamiento, caída, derrumbamiento de Agente material | 9               |          | 5         | 14         |
| Movimiento del cuerpo sin esfuerzo físico añadido                          | 17              |          | 5         | 22         |
| Desviación por problema eléctrico, explosión, fuego                        | 3               |          | 3         | 6          |
| Movimiento del cuerpo como consecuencia de o con esfuerzo físico           | 6               |          | 3         | 9          |
| Sorpresa, miedo, violencia, agresión, amenaza, presencia – sin especificar | 7               | 1        | 2         | 10         |
| Ninguna información  | 0               |          | 1         | 1          |
| Desviación por desbordamiento, vuelco, escape, derrame, emanación          | 1               | 1        |           | 2          |
| <b>Total</b>   | <b>178</b>      | <b>9</b> | <b>53</b> | <b>240</b> |

**Gráfico: Accidentes graves y mortales de conductores de camiones en el sector del transporte de mercancías por carretera y mudanzas, según desviación y rangos de edad**



### Tamaño de empresa

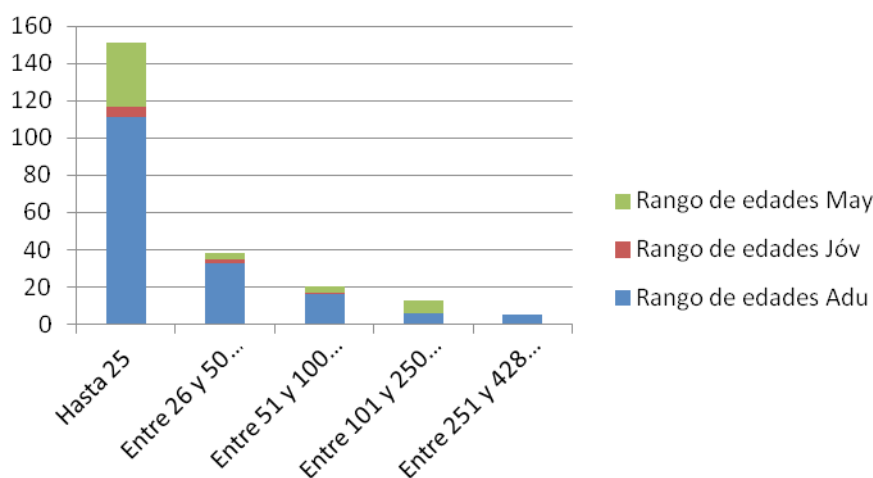
La mayor parte de los accidentes graves y mortales se concentra en las empresas de menor tamaño, para todos los rangos de edad.

**Tabla: Accidentes de Trabajo graves y mortales de conductores de camiones que trabajan en empresas del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza según tamaño de empresa, año 2014**

|                                     | Rango de edades |     |     | Total | Porcentaje sobre el total (240) |     |      |       | % acumulado |
|-------------------------------------|-----------------|-----|-----|-------|---------------------------------|-----|------|-------|-------------|
|                                     | Adu             | Jóv | May |       | Adu                             | Jóv | May  | Total |             |
| <b>Hasta 5</b>                      | 52              | 2   | 16  | 70    | 21,7                            | 0,8 | 6,7  | 29,2  | 29,2        |
| <b>Entre 6 y 10</b>                 | 20              | 3   | 9   | 32    | 8,3                             | 1,3 | 3,8  | 13,3  | 42,5        |
| <b>Entre 11 y 25 trabajadores</b>   | 39              | 1   | 9   | 49    | 16,3                            | 0,4 | 3,8  | 20,4  | 62,9        |
| <b>Entre 26 y 50 trabajadores</b>   | 33              | 2   | 3   | 38    | 13,8                            | 0,8 | 1,3  | 15,8  | 78,8        |
| <b>Entre 51 y 100 trabajadores</b>  | 16              | 1   | 3   | 20    | 6,7                             | 0,4 | 1,3  | 8,3   | 87,1        |
| <b>Entre 101 y 250 trabajadores</b> | 6               |     | 7   | 13    | 2,5                             |     | 2,9  | 5,4   | 92,5        |
| <b>Entre 251 y 428 trabajadores</b> | 5               |     |     | 5     | 2,1                             |     |      | 2,1   | 94,6        |
| <b>0 trabajadores</b>               | 7               |     | 6   | 13    | 2,9                             |     | 2,5  | 5,4   | 100,0       |
| <b>Total</b>                        | 178             | 9   | 53  | 240   | 74,2                            | 3,8 | 22,1 | 100,0 |             |

Para el conjunto, más del 60% se producen en empresas de hasta 25 trabajadores, y la misma tendencia se observa para los trabajadores mayores de 55 años.

**Gráfico: Accidentes de Trabajo graves y mortales de conductores de camiones que trabajan en empresas del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza según tamaño de empresa, año 2014**



### Parte del cuerpo lesionada

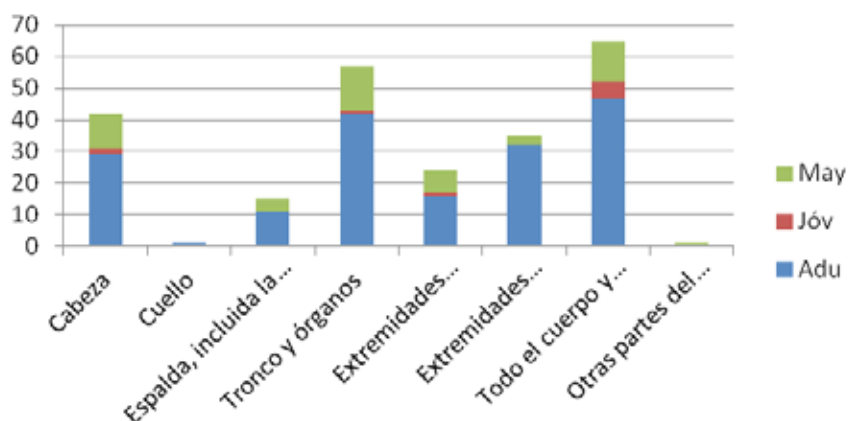
Cuando se toma en consideración sólo los accidentes graves y mortales, pierden su importancia cuantitativa los accidentes de trabajo que afectaron a las extremidades.

En su lugar, encabezan la lista el tronco y órganos internos, todo el cuerpo y múltiples partes y la cabeza.

**Tabla: Accidentes de Trabajo graves y mortales de conductores de camiones que trabajan en empresas del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza según Parte del cuerpo lesionada, año 2014**

| Parte del cuerpo  | Rango de edades |          |           | Total      |
|---|-----------------|----------|-----------|------------|
|   | Adu             | Jóv      | May       |            |
| Tronco y órganos  | 42              | 1        | 14        | 57         |
| Todo el cuerpo y múltiples partes                               | 47              | 5        | 13        | 65         |
| Cabeza  | 29              | 2        | 11        | 42         |
| Extremidades superiores   | 16              | 1        | 7         | 24         |
| Espalda, incluida la columna y las vértebras dorsolumbares      | 11              |          | 4         | 15         |
| Extremidades inferiores   | 32              |          | 3         | 35         |
| Otras partes del cuerpo afectadas, no mencionadas anteriormente |                 |          | 1         | 1          |
| Cuello  | 1               |          |           | 1          |
| <b>Total</b>  | <b>178</b>      | <b>9</b> | <b>53</b> | <b>240</b> |

**Gráfico: Accidentes de Trabajo graves y mortales de conductores de camiones que trabajan en empresas del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza según Parte del cuerpo lesionada, año 2014**





### 4.3. Resumen de este capítulo

- La incidencia de Enfermedades Profesionales para el colectivo de trabajadores conductores de la actividad Transporte de mercancías por carretera y mudanzas fue durante el año 2014 menor que la del total de ocupados, mientras que la de Accidentes de Trabajo fue superior.
- Las enfermedades profesionales en la actividad económica Transporte y Almacenamiento parecen adolecer de un altísimo nivel de subregistro.
- Por el contrario, entre las contingencias profesionales calificadas como PANOTRATSS, la representación de la actividad económica Transporte y Almacenamiento es superior a la media. Destacan para esta actividad las enfermedades del aparato locomotor, del sistema cardiocirculatorio y las lesiones, heridas y otros factores externos.
- Analizando la ocupación de conductores de camiones, se concluye que aunque los conductores de camiones trabajan en muy distintas actividades económicas, la mitad de los accidentes los sufrieron en 2014 los conductores que lo hacen en la actividad Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza (n=8625).
  - Para este colectivo, se observa que gran parte de los accidentes de trabajo suceden en empresas pequeñas, con hasta 25 trabajadores.
  - Un 13% corresponden a trabajadores mayores (n=1114 accidentes).
  - Sólo 53 de estos accidentes fueron graves o mortales.
  - Una muy pequeña parte de los accidentes registrados los sufrieron mujeres (n = 6), pero ninguno de estos fue calificado como grave, muy grave o mortal.
  - La mayoría de los accidentes los sufrieron españoles, y entre los extranjeros destacan los de países de Europa oriental.
  - La descripción de la lesión más frecuente entre los conductores mayores es la de dislocaciones, esguinces y distensiones, seguida de heridas y lesiones superficiales.
  - Las partes del cuerpo lesionadas más frecuentemente son las extremidades, superiores e inferiores.
  - Los lugares donde ocurrieron más frecuentemente los accidentes fueron zonas industriales y lugares públicos relacionados con la circulación y conducción de vehículos.
  - Respecto de las formas, las más frecuentes son los golpes y choques y los sobreesfuerzos, y entre éstos, los sobreesfuerzos físicos sobre el sistema musculoesquelético.
  - Los agentes materiales más frecuentes fueron los vehículos, seguidos de materiales, objetos o elementos constitutivos de máquina o vehículo, fragmento o polvo, y luego por superficies y dispositivos de traslado, transporte y almacenamiento.

- Las actividades físicas más frecuentes fueron movimientos y manipulación de objetos. Y los agentes materiales más frecuentes fueron los vehículos, materiales y objetos, y los dispositivos de traslado, transporte y almacenamiento.
- Los accidentes graves y mortales de los conductores mayores en la actividad de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, fueron el 22% de los analizados. Sobre este conjunto hay que destacar lo siguiente:
  - Una gran parte ocurren a trabajadores con contratos con antigüedad menor a un año.
  - El 20% de estos accidentes ocurrieron en empresas menores de 25 trabajadores.
  - La lesión más frecuente es la fractura de huesos.
  - La forma de contacto más frecuente fue golpes y choques, seguida por infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas.
  - El lugar más frecuente es la carretera pero destacan los lugares públicos y las áreas destinadas a almacenamiento, carga y descarga.
  - El tipo de trabajo que estaban realizando más frecuente es la circulación pero también estaban realizando tareas de producción, de instalación, mantenimiento, limpieza, etc.
  - La actividad física más frecuente era conducir, seguida de movimiento y manipulación de objetos.
  - La desviación más frecuente fue la pérdida de control, seguida por la caída, resbalón o tropezón.
  - La descripción de la lesión más frecuente fue la fractura de huesos, seguida de los infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas.
  - La parte del cuerpo lesionada indicada más frecuentemente fue el tronco y órganos, seguida de todo el cuerpo y cabeza.

## 5. INFORME DEL CONJUNTO DE LOS GRUPOS Y PANELES DE EXPERTOS

El presente informe recoge los principales resultados y conclusiones obtenidos a través de **dos grupos de discusión y dos paneles de expertos**.

El objetivo de **los grupos de discusión** con profesionales del sector fue conocer su visión sobre las condiciones de trabajo, características del puesto de trabajo, riesgos existentes, conjunto de conocimientos, exigencias y habilidades que se requieren para el desempeño del trabajo de conductor profesional. Las cuestiones planteadas giraron en torno a los siguientes bloques temáticos:

- Características generales del sector.
- Características generales del puesto de trabajo objeto del estudio.
- Exposiciones y riesgos laborales. El efecto de la edad.
- Gestión preventiva.
- Conocimientos, exigencias y habilidades necesarias para el desempeño de los puestos de trabajo objeto del estudio.
- Itinerario laboral.
- Accidentes de trabajo y EEPP.
- Salud.
- Actividades de vigilancia de la Salud.

La segunda parte de este capítulo presenta los resultados de **dos paneles de expertos**. El objeto de estos fue que expertos y profesionales conocedores de la realidad del sector del transporte de mercancías por carretera aporten sus observaciones sobre las conclusiones obtenidas de los trabajos desarrollados previamente en el marco de este proyecto: revisión bibliográfica, análisis de estadísticas, encuesta, entrevistas en profundidad y grupos de discusión. Cada sesión comenzó con una breve introducción de los planteamientos y de los principales resultados alcanzados hasta ese momento en el marco de este proyecto, dando paso a las aportaciones de los participantes, en base a su experiencia y bagaje profesional.

### 5.1. Resultados de los grupos de discusión.

A continuación, se exponen los principales resultados y conclusiones que se han obtenido en los grupos de discusión. Para reforzar el documento, se incluyen transcripciones parciales de algunas de las intervenciones de las personas participantes.

#### 5.1.1. Características generales de las empresas

El sector del transporte de mercancías por carretera es muy amplio y muy variado. Los participantes señalaron

la gran diversidad entre las empresas respecto al tamaño empresarial, el modelo de negocio, el tipo de servicio, las mercancías transportadas, el recorrido de los servicios, etc. Esta diversidad se manifiesta en:

- Mercancías muy diferentes: transporte de mercancías peligrosas, paquetería, cámaras de refrigeración, alimentos frescos, animales vivos, etc.
- El tipo de vehículo también varía: furgoneta, camión, vehículo articulado...
- El tipo de desplazamiento, que puede ser local, nacional o internacional, que incide en la jornada laboral.

*Hay de todo. Desde los que hacen transporte local que empieza muy temprano y terminan su jornada a la una de la tarde, y hay gente que trabaja por la tarde, y por la noche, hay infinidad de horarios.*

El tamaño empresarial está asociado al nivel de sindicalización. En las empresas de menor tamaño, la presencia sindical es rara, y esto incide en el conjunto de las condiciones de trabajo.

*Depende del tamaño de la empresa. En las más grandes, al estar sindicalizadas, hay menos abusos; cuanto más pequeña, más precario será el trabajo.*

A pesar de la diversidad, existe un conjunto importante de características generales comunes del sector. Entre estas se señalaron:

- La contratación: el conductor profesional puede ser contratado actualmente por cuenta ajena o por cuenta propia. Últimamente, predomina la contratación de trabajadores por cuenta propia que en muchas ocasiones se dedica en exclusiva a una sola empresa. Es la denominada figura del “falso autónomo”.
- La falta de un convenio colectivo de ámbito estatal, que pone de manifiesto la dificultad para contar con un marco de referencia que sirva para el sector.
- En el transporte nacional e internacional, destacan jornadas de trabajo prolongadas, la turnicidad y la nocturnidad.

### **5.1.2. Características DEL PUESTO DE CONDUCTOR PROFESIONAL**

Exponen que aunque la jornada laboral en el transporte está definida en convenios colectivos, éstos trasladan los tiempos máximos de conducción regulados en el [Reglamento de la CE] 561/2006, y consideran que en la práctica, la legislación resulta...

*“...muy flexible y totalmente injusta; permite jornadas laborales de hasta 80 horas semanales a pesar de tener en nuestras manos la seguridad de otras personas”.*

Señalan que se producen abusos en relación a la duración de la jornada de trabajo, a su remuneración y a las dietas. Explican que esto sucede porque al margen de la tarea de conducción, sujeta al control del tacógrafo se permite que puedan realizar otras tareas, que la normativa no contabiliza:

*“... Tienen larguísimas jornadas y conseguir que esas horas se les paguen, es una excepción [...] En lugar de las 40 horas semanales de otros sectores, nosotros podemos llegar a trabajar más de 80 horas”.*

Apuntan además, que los tiempos máximos de conducción son superados habitualmente, debido a que no todo el transporte está controlado por tacógrafo:

*“si ya es un drama que el tema de jornadas larguísimas de 15 horas y además con el agravante de que muchos conductores cuando llegan a la base pueden coger una furgoneta que no está sujeta al reglamento aquél y continúan trabajando, si no cargan, si no descargan”.*

Por no limitar el tiempo que dedican a otras tareas, además de la conducción, los participantes entienden que el citado reglamento permite la “sobreexplotación”.

*“cuando se programan las paradas, quien descansa es el camión pero no el conductor; porque a veces tienes que, en ese tiempo, desempeñar otras tareas, [como] conducir un vehículo que no esté sujeto al reglamento; o si haces transporte internacional, ponerte a dormir sea la hora que sea”.*

Los horarios y la duración de la jornada de trabajo, en los hechos, se ajustan a las necesidades “del servicio”, cada vez más.

*“Para la empresa, lo fundamental es cumplir con el horario de entrega o recogida pactado y el conductor ya se quitará tiempo de donde sea para llegar al cliente. Hoy en día el conductor que llega tarde a los sitios al día siguiente ya no está trabajando en la empresa”.*

Los participantes señalan que además de las tareas de conducción, realizan otras, como la carga y la descarga que son parte importante de sus condiciones de trabajo. Refieren que la última reforma de la LOTT [Ley de Ordenación de Transporte Terrestre] vino a empeorar sus condiciones de trabajo, al especificar [citan de memoria] que “el responsable de la carga / descarga es el cargador y descargador excepto pacto en contrario con el transportista (empresa)”. La empresa transportista, así, puede ofertar este servicio a las empresas cargadoras/ descargadoras. El problema para los conductores es, además del tiempo que dedican a estas tareas y que no se contabiliza, que su empresa no les dota del equipamiento necesario para hacerlo.

*“antes podías negarte a cargar o descargar; pero ahora ya no, y es una presión añadida para el conductor”.*

### 5.1.3. Exposiciones y RIESGOS LABORALES

#### **Riesgos asociados a SEGURIDAD EN EL TRABAJO:**

Los participantes al grupo de discusión consideran que el trabajo del conductor profesional es muy peligroso.

*“Riesgos, un montón, depende de donde estés trabajando”*

Dan además ejemplos asociándolos al tipo de carga transportada, a las condiciones de la carga y descarga, y al itinerario, más que a las condiciones del propio camión. Mencionan en particular accidentes con resultado de **golpes, caídas** a diferente y al mismo nivel y riesgos inherentes de la propia conducción y a factores como el tráfico y las condiciones meteorológicas: lluvia, niebla, etc.

#### **Riesgos asociados a la HIGIENE INDUSTRIAL:**

Identifican como principales riesgos el **ruido** del propio vehículo, teniendo en cuenta que si se trata de vehículos de transporte de mercancía a temperatura controlada el ruido se incrementa, y las **vibraciones**. Respecto al

ruido, señalan que ha pasado de ser un problema de y en la cabina a ser un problema de la carga y descarga. Respecto a la exposición a la contaminación ambiental,

*“Pasa igual que con el ruido aunque también va a depender del mantenimiento que haga cada empresa. Aunque el parque se ha renovado, bajar costes en el mantenimiento es una herramienta que se utiliza para ser más competitivos”.*

#### **Riesgos asociados a ERGONOMIA:**

Mencionan la **postura sedente** del conductor profesional durante la conducción y los **sobreesfuerzos** por manipulación manual de cargas y posturas forzadas.

Señalan que las tareas de carga y descarga son más habituales en el transporte local, mientras que en el transporte nacional e internacional no es tan frecuente.

*“Nosotros no sólo conducimos. Es que cargamos y descargamos mercancías, y te subes 18 veces al camión y luego conduces lo que conduces. [...] tienes que sumarle otras tareas ya sea la carga/descarga, limpieza del camión...”*

#### **Riesgos asociados a la organización del trabajo:**

Señalan como principales aspectos las jornadas de trabajo prolongadas, la nocturnidad, el **ritmo de trabajo** elevado y la tensión para llegar a tiempo para hacer la entrega de la mercancía. Los tiempos de trabajo suponen un esfuerzo que no está regulado por un convenio colectivo sino “por el tacógrafo.”

*“No se trabaja por el convenio colectivo sino por lo que marca el tacógrafo”*

Los participantes coinciden en señalar que el desempeño del trabajo supone un alto nivel de estrés. Se refieren a diversos aspectos, además de la conducción: la falta de descanso, el riesgo de robos de mercancías, etc.

*“Estamos completamente absorbidos por la faena hasta el punto de afectarnos mentalmente, causarnos estrés o cambiarnos el carácter”.*

#### **5.1.4. Gestión preventiva**

Los participantes opinan que la gestión preventiva es deficiente, aún en empresas con servicio de prevención propio.

*“Es preferible un servicio de prevención ajeno que uno propio porque velará más por la salud”.*

*“Las normas contradictorias nunca estarán por escrito así que es difícil denunciarlo”.*

Perciben un escaso interés en la salud de los conductores por parte de las patronales.

*“en el transporte, sólo se tiene en cuenta la salud del trabajador si económicamente compensa a la empresa”.*

### 5.1.5. Conocimientos, exigencias y habilidades necesarias para el desempeño del puesto de trabajo

En el sector del transporte de mercancías por carretera, los asistentes al grupo de discusión señalan que para poder ocupar el puesto de trabajo de conductor profesional se requiere estar en posesión del carné de conducir para el tipo de vehículo correspondiente, en los últimos años, disponer del certificado de aptitud profesional (CAP). Alguna empresa puede requerir experiencia profesional.

En cuanto a exigencias y habilidades necesarias para el desempeño del puesto de trabajo, el colectivo de trabajadores coincide en que es importante la concentración, la paciencia y la agudeza visual. Los participantes señalan habilidades como la destreza en la conducción, grado de concentración, ritmo de trabajo elevado, orientación al cliente, etc. resultan imprescindibles para el desempeño de este tipo de puestos de trabajo.

*“...agilidad, capacidad de concentración, orientación al cliente, etc.”*

Coinciden en la importancia que tiene la realización de cursos específicos sobre habilidades, orientación al cliente, etc.

*“Preparación específica, porque luego experimentas estrés”.*

*“El cambio de conducir de día, de noche, con lluvia, el sol que también quema muchísimo, no poder relajar la vista aunque continúes en el puesto de trabajo... todo esto afecta”.*

*“los conductores profesionales desarrollamos una burbuja de prevención que nos hace mirar más por los espejos que hacia delante y eso desgasta una barbaridad”.*

*“estar midiendo constantemente la distancia, fijándote en las señales, en la velocidad...”*

Además, las condiciones en las que se organiza actualmente el trabajo suponen nuevos factores de estrés. Mencionan por una parte a las comunicaciones que les hace la empresa, sobre la marcha, para variarles la ruta. Por otra, apuntan a la monitorización remota de la calidad de la conducción respecto al gasto/ahorro en combustible

*“Con respecto al estrés, las nuevas tecnologías están influyendo negativamente porque hay un seguimiento del servicio continuo, están continuamente bajo control y esto afecta psicológicamente al conductor”.*

*“Está creciendo el daño psicológico porque el control y el seguimiento del vehículo porque te cambian de ruta cuando pensabas que ya te ibas para casa, te controlan los cambios de marcha, las frenadas, el gasto de combustible...”*

*“con este dispositivo de control pueden incluso pararte el camión si consideran que la conducción es ineficiente”.*

Los participantes creen que los conductores mayores tienen mayor dificultad para mantener la atención en la conducción.

*“es un problema la edad porque todo te duele más, has dormido menos por la noche, tienes tendencia a la somnolencia, el estrés te afecta más, te adaptas menos a las tecnologías...”*

No perciben una dificultad el manejo de equipos o herramientas conducción en relación a la edad.

*“Sería lo mismo”*

La merma de la capacidad de los conductores mayores para trabajar no tiene que ver con la formación. No hay un problema de conocimientos.

*“Podría mejorarse pero la formación no es un problema porque además del CAP el conductor se va actualizando, hay un reciclaje que le hace mantener esa formación al día”.*

Según los participantes, las empresas no adaptan las exigencias de la tarea a la salud o a la edad de los conductores.

*“Para el empresario, el conductor tiene que estar al 100% y le exige el mismo nivel sea cual sea su edad y por mucho que se pelee, ni siquiera se consigue que puedan cambiarle la ruta”.*

### **5.1.6. Itinerario laboral**

Los participantes en el grupo de discusión atribuyen problemas de salud relacionados con la postura sedente, la vista, el oído, problemas con el sueño, etc. Además indican que el tipo de trabajo no facilita una alimentación equilibrada ni la realización de ejercicio físico.

El ritmo de trabajo elevado también afecta a su salud. El hecho de tener que llegar a tiempo, genera situaciones de estrés, que repercuten en su estado de ánimo y por tanto, en su salud.

*“Lo que tienes en el cuerpo es un estrés..., yo he conocido compañeros con depresión, del estrés”.*

*“De vista mucho, y que te duermes. Vuelves descansando mal”*

*“En general se hace poco ejercicio, se debe hacer más ejercicio, aparte que andar, por mucho que demos vueltas, por muchas vueltas que le des al camión no es suficiente pero no nos da tiempo a más”*

*“Trastornos de sueño y trastornos alimenticios”*

El sedentarismo provocado por el puesto de conductor provoca malas digestiones, muchos conductores afirman que ni tienen tiempo para hacer bien la digestión.

*“Problemas tenemos de todo tipo, de la vista, psicológicos, la espalda, el cuello, las digestiones, algunos camioneros hay, sobre todo mayores, con malas digestiones...”*

*“Sobre todo que no hay equilibrio, y eso a la larga lo pagas, cuando tienes que estar 14 horas...”*

El cansancio y la alimentación son factores que inciden sobre la salud de los trabajadores, por lo que éstos son conscientes de que es importante una alimentación equilibrada y hacer ejercicio de forma periódica.

*“Una persona que empieza a trabajar a las 12 ¿a qué hora para a comer?”*



El tipo de trabajo que tienen los conductores profesionales en el transporte de mercancías por carretera acusan con el paso de los años los factores de riesgo laboral a los que se ve expuesto el colectivo, viendo mermadas algunas de sus facultades para la realización del trabajo.

*“El trabajador, en cuanto cumple los 60 años y un día, pide la jubilación. Lo pide porque además está tocado”.*

Los participantes señalan que muchos conductores están afectados por sobrepeso, colesterol y estrés.

*“Esta persona tendrá problemas de visión, problemas de oído, obesidad, dificultades para subir y bajar de la cabina, su aparato músculo-esquelético estará destrozado.... Es decir, hay una serie de patologías conjuntas que no son garantes de la seguridad vial ni de la seguridad e integridad de esa persona”.*

*“Vas arrastrando una serie de problemas de salud a lo largo de tu vida laboral y con 65 años es normal tener apneas, el organismo no responde igual que con 40 años ni se tienen los mismos reflejos ni la condición física. Necesitas la jubilación anticipada no por ti sino porque representas un peligro para las personas que comparten la vía contigo”.*

También comentan que es un colectivo afectado por un alto índice de automedicación y esto no aparece en los protocolos de la vigilancia de la salud.

*“para dormir cuando se tiene la oportunidad, y luego para mejorar la atención”*

*“No sólo los reflejos sino que el cansancio le va a castigar más, no se recupera igual”.*

Los participantes subrayan que la profesión es penosa por tener que permanecer sentados en el camión o junto al camión, en los viajes internacionales, en un habitáculo pequeño, sin aseos, incluso cuando no se presentan riesgos agregados.

*“Esta profesión, por naturaleza, es penosa y peligrosa para todos”.*

Como ejemplos de tareas sean especialmente penosas o insalubres señalan las cámaras de frío, las mercancías peligrosas, la recogida de residuos industriales y urbanos, el transporte de animales vivos.

*[los animales vivos]” y no sólo por el riesgo biológico sino porque dificultan el descanso del conductor”.*

### **5.1.7. Accidentes de trabajo y EEPP**

En lo que respecta al impacto del transporte de mercancías en la siniestralidad general, el problema no está, según los participantes, en el conductor sino en las condiciones de trabajo: el tipo de jornada, la falta de descanso y las presiones de tiempo que sufren los conductores.

*“estamos poniendo en peligro a la población porque el mercado es cada vez más competitivo y hay menos escrúpulos. [...] Las condiciones de trabajo interfieren con los ritmos vitales, con el resultado de que los conductores descansan mal o poco, de manera repetida. [...] tener que dormir en el camión, lejos de la familia, sin tiempo para descansar .... Y el ir cambiando de turnos también afecta por el hecho de que te impiden tener un horario de comidas o de sueño”.*

Opinan que la administración debería controlar más y mejor sus condiciones de trabajo, no sólo la normativa vial. En su visión, la administración se centra especialmente en aspectos que ellos consideran secundarios: en el tacógrafo y en el supuesto consumo de sustancias, en lugar de centrarse en el cansancio, cuando, en opinión de los participantes, el consumo de alcohol o drogas apenas explicaría una parte ínfima de la accidentalidad.

*“Con que el tacógrafo esté correcto, lo que le ocurra al conductor es secundario. [...] Los empresarios se extralimitan porque tampoco hay una inspección de transporte efectiva”.*

*“... Y cuando denunciemos ante la Administración, se centran en el tema del alcohol cuando el problema de los conductores profesionales es la falta de descanso”.*

*“fue una jornada que se hizo, que estaban los Mossos de Escuadra y dijeron que es raro el accidente donde hay un conductor profesional que el problema sea el alcohol o la droga, o sea, es algo anecdótico, llegaron a decir”.*

Los participantes señalan que los trabajadores mayores tienen mayores dificultades para desempeñar sus tareas por las mayores dificultades para la recuperación del cansancio, la merma de las capacidades sensoriales (vista, oído y reflejos), y peor condición física. Consideran que esto provoca mayor siniestralidad asociada a las tareas de conducción, que es parte en la siniestralidad de tráfico, según los participantes.

### **5.1.8. Salud y envejecimiento prematuro**

Los entrevistados coincidieron en señalar que muchos conductores enferman y salen de la ocupación antes de los 65 años. Las causas en la mayoría de los casos serían por enfermedades, accidentes mortales o minusvalías.

*“mi empresa es de 3 generaciones, yo sólo he visto jubilarse con 65 años a dos personas, los demás no han llegado”.*

Otro causa de salida de la ocupación tiene su origen directamente en relación a la penosidad de la tarea.

*“... a partir de cierta edad, la fuerza física ya no acompaña para llevar a cabo todas las tareas”.*

*“Según ciertos estudios, a la Seguridad Social le sale más caro tener en activo a un conductor de cierta edad que retirarlo de la profesión a consecuencia de las bajas laborales y es que, al automedicarnos, cuando por fin vas al médico ya es algo serio”.*

*“¿cómo no vamos a envejecer con una legislación que nos permite reducir los descansos de la máquina a 9h diarias! Apenas hay tiempo para descansar y estar con la familia y esto influye en nuestra salud”.*

Entienden que las condiciones de trabajo señala la necesidad de establecer salidas de la ocupación, mediante coeficientes reductores.

*“Los políticos se preocupan cuando hay accidentes y con el repunte de la economía la siniestralidad ha aumentado un 46% según datos de la DGT. Esto es lo que hay que atajar y una manera sería estableciendo procedimientos para que, en función de los años cotizados, puedan abandonar dignamente la profesión”.*

### 5.1.9. Actividades de vigilancia de la salud

Las empresas dan la posibilidad de realizar reconocimientos médicos a los conductores profesionales, realizándose las pruebas conforme aplicación de un protocolo médico que incluye:

*“Vista, corazón, extracción de sangre, orina, escáner, espalda, prueba de esfuerzo, nos hacen un electro”.*

Los participantes indican que determinados problemas que se dan en relación al puesto de trabajo y que inciden sobre la salud del colectivo de trabajadores, no se recogen en los reconocimientos médicos para la vigilancia de la salud. Mencionan en particular que no se atiende a los trastornos del sueño, alimenticios, y problemas relacionados con el sueño.

## 5.2. Resultados de los dos paneles de expertos.

En este apartado se presenta el informe de resultados de los dos paneles de expertos realizados en el marco de este proyecto. En ambos paneles participaron expertos y profesionales conocedores de la realidad del sector del transporte de mercancías por carretera, que aportaron sus observaciones sobre las conclusiones obtenidas de los trabajos desarrollados en el marco de este proyecto: revisión bibliográfica, análisis de estadísticas, encuesta, entrevistas en profundidad y grupos de discusión. Resumimos a continuación la temática que se abordó en las sesiones.

### 5.2.1. Influencia del tipo de empresa en las condiciones de trabajo

Las características del tejido empresarial del sector del transporte de mercancías por carretera, muy atomizado (compuesto típicamente por empresas pequeñas y micro, con elevada presencia de subcontratación, externalización, y trabajo autónomo) le confieren a esta actividad varias de las características de lo que se considera condiciones de trabajo penosas. La atomización empresarial se asocia en todos los sectores a un respeto menor a la normativa de prevención de riesgos laborales y/o a su peor aplicación. En general, se sabe que la penosidad del trabajo aumenta cuando no hay estructura preventiva, y eso se expresa en este sector, según la investigación, en que las empresas muy pequeñas, que tienen como modalidad preventiva la asunción por el propio empresario, la percepción de salud de los conductores es más baja. Como explicación de este fenómeno mencionaron que en este tipo de empresas se suele producir una **intensificación** y **extensión** de la jornada laboral, que afecta a los tiempos de descanso. Por el contrario, la presencia de estructura preventiva en la empresa, la vigilancia de la salud, y la presencia de delegado/s de prevención correlacionan con una mejor percepción de la salud de los conductores.

En relación a la tendencia en el sector de transporte de mercancías por carretera, de **subcontratar la actividad** con personal autónomo, los participantes coinciden en destacar que influye de forma negativa en las condiciones de trabajo del conductor profesional. Los participantes en uno de los paneles de expertos expresaron que la subcontratación de personal por cuenta propia dificulta la comunicación y la conexión con la empresa.

*“El autónomo es parte de la empresa pero no es parte”.*

*“...existe mucha desconexión y eso perjudica”.*

### 5.2.2. Exposiciones de riesgo de los conductores

Los conductores de camiones de mercancías por carretera se ven especialmente expuestos a una diversidad muy grande de riesgos laborales, (dependiendo del tipo de ruta, mercancía transportada, tipo de camión, tipo de empresa) y, además, **sus exposiciones a estos riesgos son muy prolongadas**, por la enorme carga de conducción, es decir, la gran duración del tiempo de conducción y de la jornada de trabajo. Se cita un trabajo que ha encontrado que la duración de la jornada es el indicador que correlaciona más fuerte tanto con la salud musculoesquelética de los conductores profesionales como con la autopercepción general de salud. Incluso se señala una relación kilometraje/año como discriminante de la auto-percepción de la salud. En este sentido, indicaron que el RD 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo y otra normativa que permite la flexibilidad de la jornada se configuran como barreras para la mejora de las condiciones de trabajo, pues permiten la prolongación de la exposición de los conductores del transporte de mercancías por carretera a condiciones de trabajo perjudiciales, abarcando también fines de semana.

Respecto a las exposiciones relacionadas con otros aspectos ligados a la organización del trabajo, los expertos destacaron su importancia y en particular mencionaron los siguientes aspectos:

- La carga mental derivada de las exigencias del puesto (elevados niveles de concentración requeridos para realizar el trabajo en condiciones de seguridad tanto para el conductor, como para terceros).
- El ritmo de trabajo elevado que además viene marcado por los tiempos establecidos según horario y ruta.
- Factores de estrés como las incertidumbres ante retrasos, el cumplimiento de los tiempos de descanso según normativa; etc.
- Alteración de los ritmos circadianos, por conducción nocturna.
- Sedentarismo, afectación de la calidad de la alimentación, etc.
- La duración de la jornada, el trastocamiento de los horarios y de la calidad del descanso diario (realizado muchas veces en el camión) y semanal (realizado frecuentemente fuera del domicilio). Efectos sobre el tiempo de no trabajo y sobre la compatibilidad con la vida social y familiar.

Los resultados sobre el efecto de la presencia de riesgos comunes en la ocupación, relacionados con la ergonomía del puesto (postura sedente, esfuerzos manuales en la carga y descarga, etc.) y con la higiene (vibraciones, ruido, contaminación, temperaturas, etc.) fueron también confirmados por los participantes en los dos paneles, además de los riesgos específicos de cada situación.

### 5.2.3. Salud y penosidad

Los expertos reunidos coinciden en señalar que hay evidencias de que el desempeño de este puesto de trabajo incide negativamente en la salud, sobre todo con el paso del tiempo, aunque los datos provienen de estudios transversales, y por tanto, se echa en falta estudios de tipo longitudinal.

A efectos del reconocimiento de casos (cuyo estudio estadístico es la base para reafirmar esta relación) hay dificultades para establecer unívocamente la relación entre las condiciones de trabajo y los daños a la salud

o enfermedades que sufren estos conductores profesionales. Estas dificultades se derivan, por una parte, del hecho de que muchas enfermedades y daños a la salud se manifiestan a largo o muy largo plazo, muchas veces tras el final de la vida laboral. También surge del hecho de que no el sistema sanitario no toma en consideración el origen profesional de dolencias y enfermedades que sí lo tienen, pero son atendidas como contingencias comunes. Otra dificultad reside que no se dispone de información proveniente de reconocimientos médicos realizados en el contexto de la vigilancia de la salud derivada de la prevención de riesgos laborales, para identificar precozmente posibles daños.

Sería muy útil poder analizar los datos de morbilidad para este colectivo, con una perspectiva centrada en la edad, tomando en cuenta tanto enfermedades comunes como discapacidades. Se opina que con la colaboración de Seguridad Social, los datos sobre bajas por Incapacidad temporal e Incapacidad permanente podrían ser explotados para conocer el estado de salud de este colectivo a distintas edades, y ello aportaría una fuente muy potente para establecer la penosidad de esta ocupación. En todo caso, se recalca que lo relevante es estudiar la morbilidad y no la mortalidad, que no es un indicador sensible.

*“La mortalidad por enfermedad profesional no es un indicador sensible. Entre otras razones, porque la gente no se muere por enfermedad profesional a corto plazo, estando en activo, o durante la vida laboral. Las enfermedades prevalentes en el sector, como las musculoesqueléticas, no generan mortalidad, pero sí muchos casos de incapacidad temporal y de incapacidad permanente. Sin embargo, estos daños a la salud no se han estudiado bajo esta óptica”.*

Se apuntó también que la pérdida de salud que sufren los conductores, junto a las exigencias del trabajo, explicarían la poca presencia de conductores mayores de 52 años en el sector.

#### **5.2.4. Siniestralidad**

La alta siniestralidad laboral del sector se debe considerar como indicador de condiciones de trabajo penosas. Los participantes en los paneles de expertos confirman la alta incidencia de accidentes de trabajo en este colectivo en comparación con el total de ocupados. La siniestralidad del sector en carretera no suele ser investigada por la Inspección de Trabajo, pues se ocupa generalmente la Guardia Civil. Las causas que se suelen citar para los siniestros suelen ser la falta de pericia en la conducción, distracciones o conductas individuales, pero según señalaron los expertos sería importante considerar en el análisis de causas de los accidentes el peso de la fatiga y el estrés, que a su vez están afectados por la duración de la jornada y por otros aspectos relacionados con la organización del trabajo.

Se comenta el dato obtenido acerca de que la siniestralidad laboral alta en términos relativos a otros colectivos no parece verse afectada por la edad de los conductores en general pero sí cuando se observa que un porcentaje elevado de los accidentes mortales los sufren los trabajadores de mayor edad, lo cual indicaría mayor riesgo, pues su presencia en el sector es menor. Esto podría tener que ver con su menor capacidad de recuperación en comparación con los accidentados más jóvenes. Pero también puede tener que ver con la pérdida de salud que afecta a los trabajadores de mayor edad.

Los expertos señalaron que la accidentalidad vial está asociada a accidentes cardiovasculares. La salud cardiovascular es el primer factor de morbilidad y mortalidad de la población mayor en general, y la literatura científica indica que afecta a esta dolencia afecta a los conductores del transporte de mercancías por carretera en particular. A partir de estos datos, estiman que muchos accidentes viales en los que intervienen conductores mayores pueden estar asociados a patologías cardiovasculares o a otros efectos del envejecimiento prematuro.

Respecto a la jornada, se subraya que en el sector se trabajan jornadas muy extensas. Se permite conducir 56 horas semanales y hasta 90 horas de conducción en periodos bisemanales y hasta 60 horas semanales de trabajos inherentes a la conducción de promedio en periodos de 6 meses. Además, en una semana el conductor puede tener una jornada de 80 horas, pues se permiten, además, 20 horas adicionales de presencia.

### 5.2.5. Edad, capacidades psicofísicas y envejecimiento prematuro.

En cuanto a los datos de siniestralidad que hallamos en nuestra explotación, que señalan que aunque los conductores mayores sufren proporcionalmente menos accidentes de trabajo que los más jóvenes, están más representados en los accidentes de trabajo graves y mortales, en uno de los paneles se señaló que no les resulta sorprendente tomando en cuenta que el resultado mortal de un accidente tiene que ver con la capacidad de recuperación de la persona tras el mismo, que es superior en las personas más jóvenes.

En cuanto a la evidencia científica contrastada de que el **proceso natural de envejecimiento** afecta a capacidades del ámbito sensorial, motriz y cognitivos que resultan esenciales para el desempeño con plenas garantías para la seguridad y la salud de los trabajadores de edad en el sector del transporte de mercancías por carretera, es confirmada por los participantes. Por un lado, se señala el proceso natural por el que exigencias sensoriales de tipo visual y auditivo, exigencias físicas para resistir jornadas prolongadas y las exigencias mentales como el estado de alerta y el ritmo de trabajo elevado, llegados a una edad, experimentan una merma importante. Por otro lado, señalan que hay factores de la ocupación que inciden en un envejecimiento prematuro, como la nocturnidad, las largas horas de conducción y la duración de la jornada de trabajo prolongadas conduciendo, y las tareas de carga y la descarga.

*“Se trata de un puesto de trabajo que con el paso de los años pasa factura”*

### 5.2.6. Penosidad

En cuanto a la posibilidad de que estos conductores profesionales reduzcan su exposición a la penosidad cambiando de actividad en la propia empresa al cumplir determinada edad o por sus condiciones de salud, los expertos señalan que estas empresas no existen estas oportunidades, contraponiendo la situación del sector de transporte de viajeros, en el que es habitual que se solicite cambio de línea o de turno.

En cuanto a la conveniencia de aplicar coeficientes reductores para la edad de jubilación para este colectivo, conforme a lo establecido en *el Real Decreto 1698/2011, de 18 de Noviembre*, los participantes consideran importante que se reconozca este derecho a este colectivo que desempeña una ocupación muy exigente respecto a las capacidades físicas, psíquicas y sensoriales. Señalan por una parte que hay que tomar en cuenta que se trata de un puesto de trabajo que reúne características de penosidad. También señalan que las capacidades para el desempeño se ven mermadas con la edad del conductor (por la pérdida de salud, por la pérdida de capacidades psicofísicas y por la merma en la capacidad de recuperación del cansancio) lo cual repercute negativamente en la seguridad del conductor y en la seguridad vial.

*“Riesgos, un montón, depende de donde estés trabajando”*

*Peligros tenemos muchos: desde la conducción, el tráfico, el tiempo, tantas horas de trabajo...”*

En este contexto, la aplicación de coeficientes reductores respondería a la necesidad de recortar las exposiciones de este colectivo y, a la vez, de proteger su salud y seguridad, y conseguir mayor seguridad vial. También se señaló que el procedimiento fijado para que la administración llegue a otorgar estos coeficientes, que supone el previo reconocimiento de la especial penosidad, peligrosidad o toxicidad del trabajo que realizan y/o su

especial impacto sobre la mortalidad y la morbilidad del colectivo, de conductores profesionales de transporte de mercancías por carretera, no está exento de dificultades por las características de las fuentes de datos que la normativa considera aceptable para este proceso.

**Concluyendo**, a través de los diversos puntos tratados los expertos participantes coincidieron en manifestar que las conclusiones obtenidas con las diversas metodologías de este proyecto coinciden con la evidencia científica que ellos manejan así como con las obtenidas a partir de sus propios trabajos de investigación. Asimismo, señalaron algunas líneas de investigación que se podrían seguir para profundizar en el conocimiento del efecto de la edad en la salud y siniestralidad de este colectivo, y que podrían servir para sustentar la solidez de las evidencias de estas relaciones.





## 6. INFORME DE RESULTADOS DEL CONJUNTO DE LAS ENTREVISTAS Y CUESTIONARIOS

### 6.1. Informe estudio cualitativo: entrevistas en profundidad

Se ha realizado un estudio cualitativo a través de **entrevistas en profundidad** dirigidas a profesionales del sector, con la finalidad de conocer su visión sobre aspectos relacionados con las condiciones de trabajo del conductor profesional y cómo inciden sobre la edad del trabajador. Los principales resultados y conclusiones que se han obtenido son los siguientes:

**a)** En cuanto a las **características generales**:

- En los últimos años, destaca la tendencia en contratar trabajadores por cuenta propia, o bien autónomos con conductores a su cargo. En algunos casos, se da la figura del “falso autónomo”: contratado para trabajar en exclusiva para la empresa.
- La creación de “empresas buzón”, da lugar a la rentabilización de costes del conductor: evitando descansos durante la jornada y gastos en comida.

**b)** En cuanto a las **condiciones de trabajo** del conductor profesional:

- En general, están determinadas por la combinación del tipo de desplazamiento, de vehículo y de mercancía.
- De forma más concreta, influyen factores como la jornada laboral, las pausas y descansos durante la jornada, y las funciones del conductor.
- La necesidad de rentabilizar la jornada ante las reducciones salariales que se han producido en los últimos años.
- Presión por llegar a destino para hacer la entrega de la mercancía a tiempo.
- Las pausas y los descansos entre jornada laboral, en ocasiones se sustituyen por otras tareas que no se reflejan en el tacógrafo.
- La nocturnidad es habitual en el transporte internacional, nacional y en el local, en colectivos concretos como el de reparto nocturno de prensa diaria.
- La frecuencia en pernoctar fuera del domicilio habitual, en la mayoría de los casos en el vehículo.

**c)** En cuanto a los **principales riesgos laborales** del conductor destacan:

- Asociados a la **Seguridad**: La conducción del vehículo sobre la que inciden factores como el tráfico y las condiciones meteorológicas.
- Asociados a la **Ergonomía**: La postura sedente durante la conducción y la manipulación manual de cargas para la realización de tareas de carga y descarga.

- Asociados a la **Higiene Industrial**: Ruido y vibraciones, especialmente en transporte de mercancías a temperatura controlada, y la exposición a agentes químicos en el transporte de mercancías peligrosas.
- Asociados a la **Psicosociología Aplicada**: Carga mental y visual por la conducción, el mantenimiento de niveles de atención elevados, el horario de trabajo y las jornadas largas e irregulares, el ritmo de trabajo, la presión del tiempo, que viene marcado por los tiempos establecidos según horario y ruta, la tensión que generan los retrasos.

**d)** En cuanto a la **siniestralidad**:

- Los accidentes de trabajo que se producen con mayor frecuencia en el sector están relacionados con las jornadas de trabajo prolongadas, el ritmo de trabajo elevado, y la falta de descanso.

**e)** En cuanto a los **principales problemas de salud**:

- Se ponen de manifiesto problemas de oído, vejiga, problemas de estómago y trastornos músculo esqueléticos. También se señalan las dificultades para poder realizar una dieta equilibrada y poder poner en práctica tratamientos médicos.

**f)** En relación al factor **edad**:

- En general se considera que las condiciones de trabajo influyen en la edad del conductor por sus características y particularidades.
- Inciden condicionantes como la nocturnidad, la carga y descarga de la mercancía, las jornadas laborales prolongadas conduciendo, etc.

## **6.2. Informe estudio cuantitativo: Cuestionarios**

### **6.2.1.- Descripción general de la muestra**

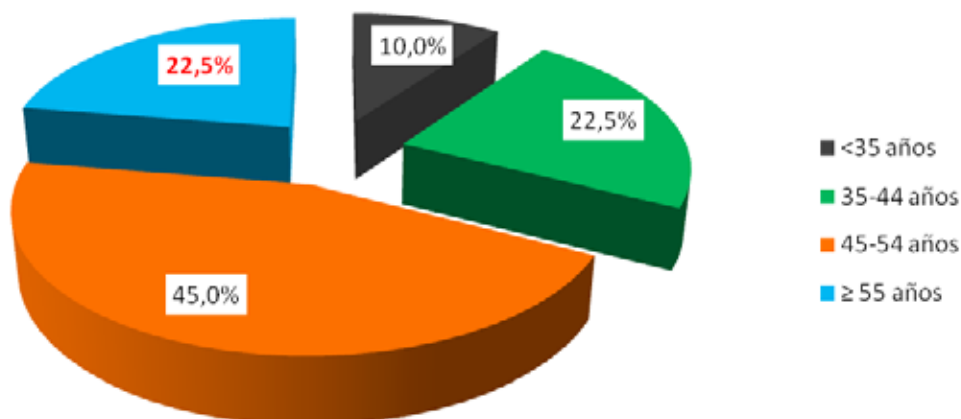
Se ha llevado a cabo un estudio de tipo observacional, descriptivo transversal, mediante encuesta diseñada *ad hoc*, con 29 preguntas agrupadas en diferentes bloques temáticos, sobre datos sociolaborales y socio demográficos, condiciones de trabajo y riesgos laborales, y datos sobre salud percibida.

El cuestionario ha sido cumplimentado por trabajadores pertenecientes a empresas del sector del Transporte de Mercancías por Carretera (en adelante TMC) radicadas en las CCAA de Madrid, País Vasco y Cataluña, siendo todos ellos válidos para su análisis estadístico, destacando que no ha participado ninguna trabajadora en el estudio.

#### **a) Datos sociodemográficos**

La edad media de los trabajadores participantes es de 47,3 años (27-62). El 67,5% de los participantes de la muestra, tiene una edad igual o mayor a 45 años y un 22,5%, 55 años o más. Por grupos de edad, la distribución es la siguiente:

Gráfica 1.- Distribución de la muestra por grupos de edad



La distribución por sexo, tal como hemos comentado, el 100% de los trabajadores participantes son varones.

#### b) Datos sociolaborales

El tamaño medio de las empresas que han participado en el estudio es de 125,6 trabajadores y un rango de 1-1500 trabajadores. Se trata mayoritariamente de empresas con plantilla superior a 50 trabajadores, donde hay representación sindical en materia de seguridad y salud, ya que ha sido este el interlocutor para la distribución y recogida de los cuestionarios en las empresas.

Las encuestas proceden de empresas de diferentes CCAA, destacando que el 75,0% corresponden a la Comunidad de Madrid.

Por **tipo de transporte**, el **60,0%** realizan transporte de mercancías **menor de 3,5 Toneladas**, frente al 40,0% restante, que realiza transporte en vehículos de más de 3,5 T.

Según el tipo de desplazamiento, señalar que todos los trabajadores participantes realizan **transporte nacional o local**, por lo que no han participado trabajadores de transporte internacional de largo recorrido.

El 55,0% de los participantes en el estudio, tienen una **antigüedad** menor o igual a 20 años en el sector, y el 45,0% restante, una antigüedad superior a los 20 años. La antigüedad media se sitúa en los 19,25 años con un rango entre 3-40 años.

El 41,7% de los conductores de vehículos de menos de 3,5T tienen una antigüedad superior a 20 años, frente al 50,0% para los conductores de vehículos de más de 3,5T.

El tiempo medio de conducción diaria se sitúa en 6,87h/día, con un rango entre 3 y 12 horas. El 45,0% de los trabajadores conducen 8 o más horas diariamente.

Junto a la conducción, la mayor parte de los conductores del TMC (el 95,0% de los conductores de la muestra), realizan otras tareas a lo largo de su jornada de trabajo, destacando la de carga y descarga de las mercancías.

El tiempo medio dedicado a esas otras tareas, es de 3,91h/día (rango 1-7).

La duración media de la jornada es de 55,5h/semanales (rango de 43-70 horas), incluyendo las horas de conducción y las horas necesarias para el resto de las tareas inherentes al puesto.

Un 10,0% de los trabajadores refiere que tiene que trabajar sábados, domingos o festivos.

## 6.2.2. Condiciones de trabajo y riesgos laborales

### a) Factores de riesgo de higiene industrial

En cuanto a los factores de riesgo higiénicos, se analiza la exposición a ruido, a vibraciones, así como la potencial exposición a agentes químicos diversos o biológicos en función de la carga transportada.

Tres de cada cuatro trabajadores (75,0%) refieren estar expuestos a **niveles elevados de ruido** a lo largo de la jornada y un 45,0% más de 4 horas/día, siendo la media de horas de exposición de 6,4h al día (rango 1-12). Existe mayor exposición entre los conductores de vehículos de más de 3,5T.

Un 67,5% refiere estar expuesto a **vibraciones** en su trabajo (el 40,0% refiere estar expuesto más de 4 horas al día y un 50% en el caso de los conductores de vehículos de más de 3,5T).

Según las características de las mercancías, los profesionales del transporte de mercancías por carretera pueden estar expuestos a diferentes agentes químicos o biológicos (generalmente en el transporte de animales vivos).

Un **40,0%** de los trabajadores refiere manipular **agentes químicos** y un **5,0%**, **animales vivos**. Un 30%, productos congelados/fríos, un 40,0% mercancías peligrosas y un 70%, transporte de paquetería diversa.

### b) Factores de riesgo ergonómicos

Respecto a los riesgos ergonómicos, los principales indicadores del estudio muestran los siguientes datos: Un **65,0%** de los trabajadores considera su trabajo como **pesado** o muy pesado desde el punto de vista **físico** y sólo un 5,0% los consideraría ligero.

El **95,5%** de los trabajadores refiere que **manipula habitualmente cargas** superiores a los 3Kgrs en su trabajo. Un 33,3% de forma manual y el 76,7% restante utilizan medios auxiliares y de forma manual según cada caso.

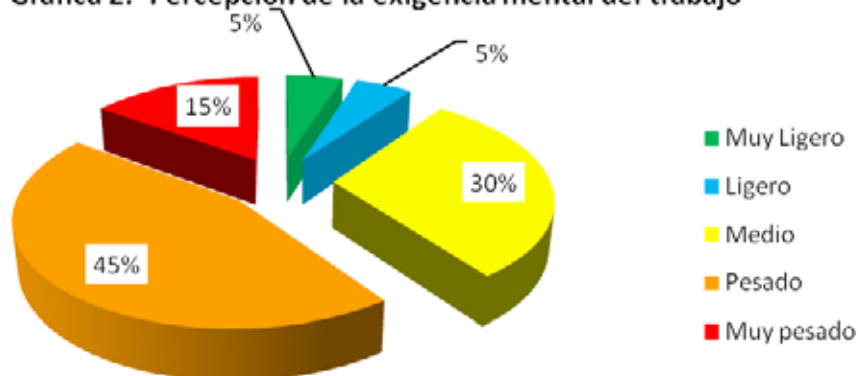
El 10,5% manipulan frecuentemente cargas entre 3 y 15kg, un 10,5% cargas entre 15-25kg y el **78,9%** **cargas superiores a los 25 Kg**.

Un 85,0% de los conductores, refiere que adopta habitualmente posturas forzadas o mantenidas durante su jornada (aparte de la sedestación, incluye flexión o torsión de tronco y posturas de riesgo en MMSS o MMII)

### c) Factores de riesgo psicosociales

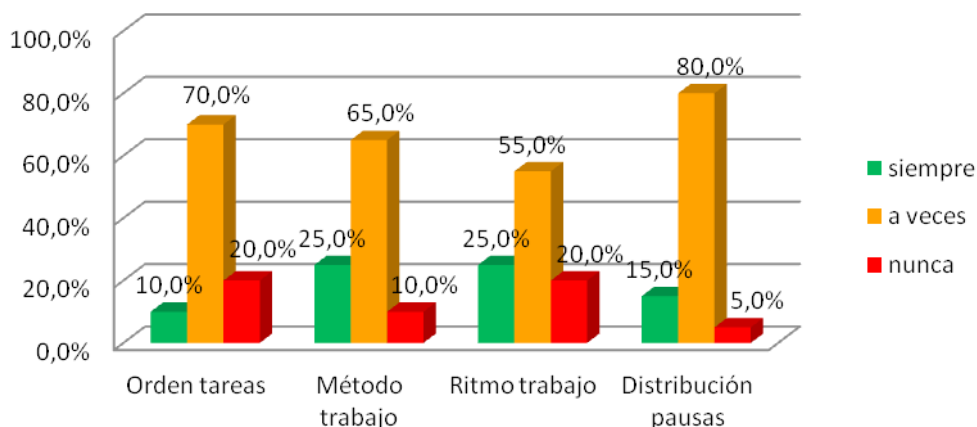
Un **60,0%** del total de trabajadores, manifiesta que su trabajo es **pesado o muy pesado desde el punto de vista mental**.

**Gráfica 2.- Percepción de la exigencia mental del trabajo**



El 95,0% refiere que habitualmente el trabajo requiere un nivel de atención alto o muy alto, y el **80,0%** de los trabajadores, refiere que el ritmo de trabajo es habitualmente elevado. En la gráfica siguiente, vemos algunos aspectos sobre la capacidad de modificación y organización del trabajo.

**Gráfica 3.- Capacidad de elección o modificación del trabajo**



Otro aspecto importante dentro de los factores de riesgo psicosociales, es la organización del tiempo de trabajo. El 60,0% de total de trabajadores, refiere que no tiene habitualmente un horario fijo de inicio o final de la jornada. Además, un 45,0% manifiesta que habitualmente tiene que prolongar su jornada de trabajo habitual, y como hemos visto, la duración media de la jornada de trabajo es de 55,5h/semanales.

Un 25,0% de los trabajadores de la muestra realizan trabajo a turnos (incluye turno rotatorio de mañana/tarde, o turno nocturno) y la media de años realizando turno nocturno, es de 12,4 años (rango 2-20 años).

### 6.2.3. Datos sobre indicadores de salud

#### a) Siniestralidad laboral

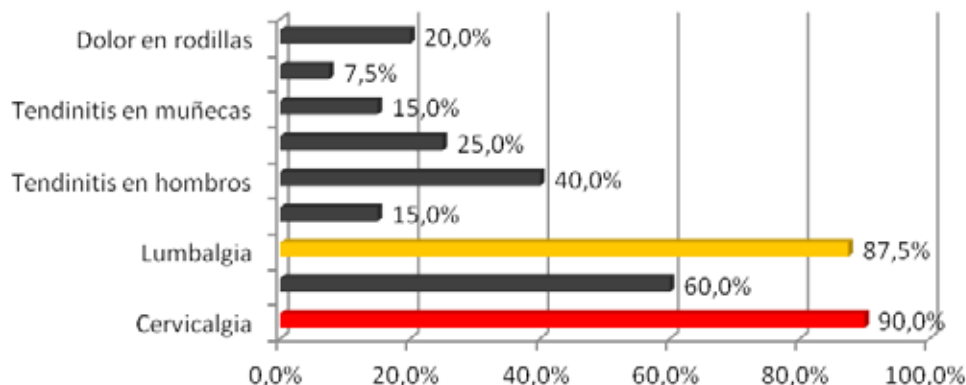
El estudio de la siniestralidad en el sector, se analiza en otra fase del proyecto.

En este estudio cuantitativo, hemos analizado la prevalencia de trastornos musculoesqueléticos de espalda

o de los miembros, que constituyen la primera causa de siniestralidad relacionada con los sobreesfuerzos.

En la gráfica siguiente, vemos la prevalencia de las principales patologías, destacando los elevados índices de patología a nivel de la columna vertebral.

**Gráfica 4.- Distribución prevalencia TME según localización anatómica**



#### **b) Enfermedades relacionadas con el trabajo**

El 45,0% de los trabajadores, refiere que ha tenido que **consultar al médico por algún tipo de problema o enfermedad que considera está relacionada con el trabajo**. La incidencia es mayor entre los conductores de vehículos de menos de 3,5T (58,3%) frente a los de más de 3,5T (37,5%).

Un 55,6% de los trabajadores con antigüedad en el sector mayor de 20 años, refieren haber consultado al médico por algún padecimiento relacionado con el trabajo, frente al 45,5% entre los que la antigüedad es inferior.

El porcentaje entre los trabajadores que refieren **conducir más de 8 horas** al día, es del 77,8% mientras que entre los que conducen menos horas es del 27,3%, factor que influye mucho más que los kilómetros anuales recorridos.

Asimismo, el 81,3% de los trabajadores con **jornadas semanales de 60 o más horas**, han tenido que consultar a un médico por alguna molestia o enfermedad relacionada con el trabajo, mientras que entre los trabajadores que realizan una jornada inferior, el porcentaje es del 29,2%.

Mayoritariamente obedecen a trastornos musculoesqueléticos de diversa naturaleza (80,0%), y algún caso o problemas auditivos y trastornos del sueño.

En cuanto al **estrés relacionado con el trabajo**, definido por el *Instituto Finlandés de Salud Ocupacional* como aquella situación en el cual la persona se siente tensa, agitada, nerviosa o incapaz de dormir por la noche en tanto que su mente está constantemente ocupada, un 35,0% de los conductores manifiesta que están estresados rara vez, un 40,0% algunas veces, y el 25,0% casi siempre.

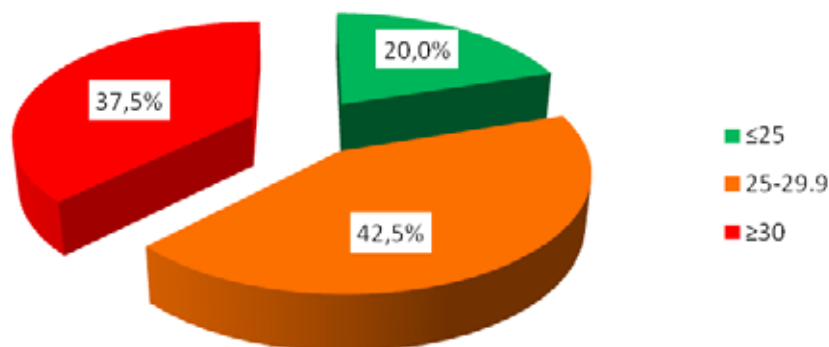
#### **c) Hábitos y estilos de vida**

Dentro del capítulo de hábitos y estilos de vida, se analiza el sobrepeso (mediante cálculo de Índice de Masa

Corporal), los días que se ha de comer o cenar fuera del domicilio por motivos de trabajo, el sedentarismo, la calidad del sueño y días que se ha de dormir fuera del domicilio por motivos laborales.

Respecto al Índice de Masa Corporal, el valor medio es de 28,2 (rango 23,5-30,1) un 80,0% de los trabajadores tiene sobrepeso u obesidad, cifra superior que en el caso de la población general.

Gráfica 5.- Distribución de la muestra según el resultado del IMC



Un 65,0% del total de trabajadores, refiere que ha de **comer fuera de su domicilio** por motivos de trabajo diariamente. En este colectivo, el porcentaje de trabajadores con sobrepeso/obesidad (IMC>25) se sitúa en el 88,5% mientras en los que comen en su domicilio, el porcentaje de sobrepeso baja hasta el 58,3%.

Un **55,0%** de los trabajadores refiere tener **alteraciones del sueño**. La media de horas de sueño/día es de 6,5h (rango 5-8 horas). En nuestra muestra, sólo un 10% de los trabajadores refiere dormir fuera de su domicilio por motivos de trabajo y todos ellos refieren dormir en el propio vehículo.

Un **47,5%** de los trabajadores refieren tener un estilo de vida **sedentario**.

#### d) Estado de salud percibido

##### I. CONSUMO DE FÁRMACOS

Un indicador indirecto del estado de salud es el consumo de fármacos. En este sentido, señalar que el 70,0% de los trabajadores consumen medicamentos para el tratamiento de patologías crónicas (alergia, asma, hipertensión, diabetes, hiperlipemia, trastornos osteomusculares, etc...).

Un 25,0% del total de trabajadores, estaría bajo tratamiento con antihipertensivos, un 20,0% en tratamiento con hipolipemiantes un 10,0% con antidiabéticos, un 5,0% con psicofármacos, un 40,0% con antihistamínicos para tratamiento de procesos alérgicos, un 15,0% con antiinflamatorios para trastornos osteomusculares y un 15,0% con protectores gástricos para acidismo o ulcera gastroduodenal.

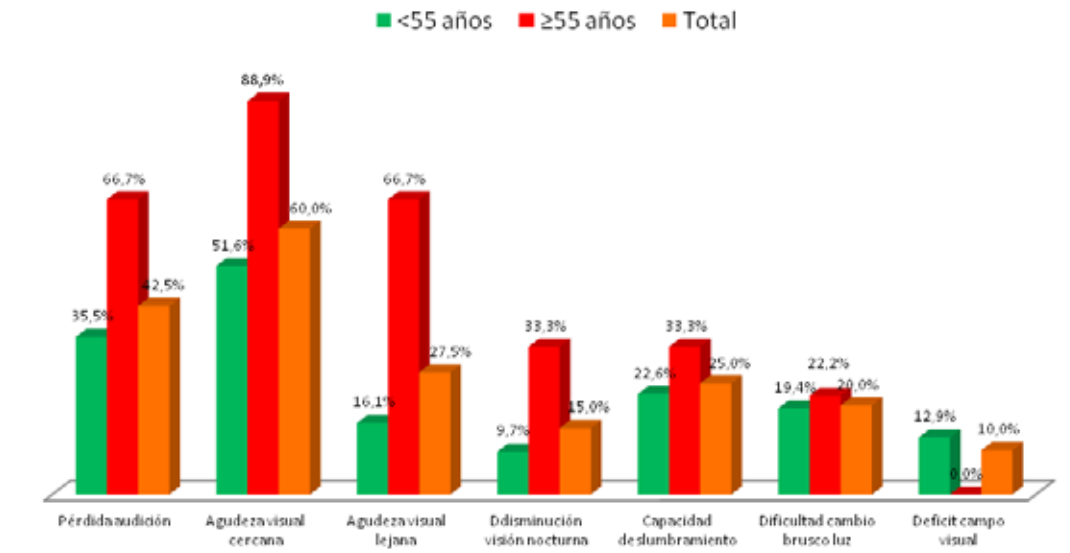
##### II. ALTERACIONES DE LA SALUD RELACIONADAS CON EL PROCESO NATURAL DEL ENVEJECIMIENTO

Tal como se ha descrito en el estudio bibliográfico, el proceso natural del envejecimiento conlleva un

deterioro más o menos progresivo de las capacidades motrices, sensoriales y cognitivas de las personas que trabajan, que van a influir negativamente en un desequilibrio frente a las demandas psicofísicas de los puestos de trabajo, que en ocasiones pueden generar accidentes, enfermedades o una discapacidad.

Respecto al deterioro de las **capacidades sensoriales**, encontramos los siguientes indicadores en el estudio:

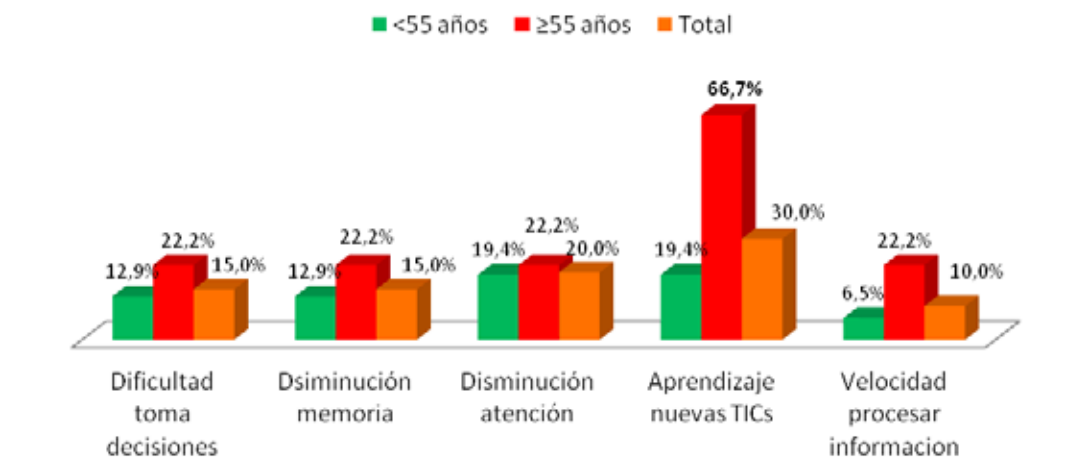
**Gráfica 6.- Deterioro capacidades sensoriales según grupo de edad**



Vemos que entre los trabajadores de 55 años o más, el **deterioro sensorial auditivo y visual** es mayor que para el grupo de menor edad, siendo estas capacidades esenciales para el desempeño con seguridad y salud del puesto de trabajo de conductor de mercancías por carretera.

Respecto al **deterioro cognitivo**, en la gráfica siguiente vemos los indicadores más destacados:

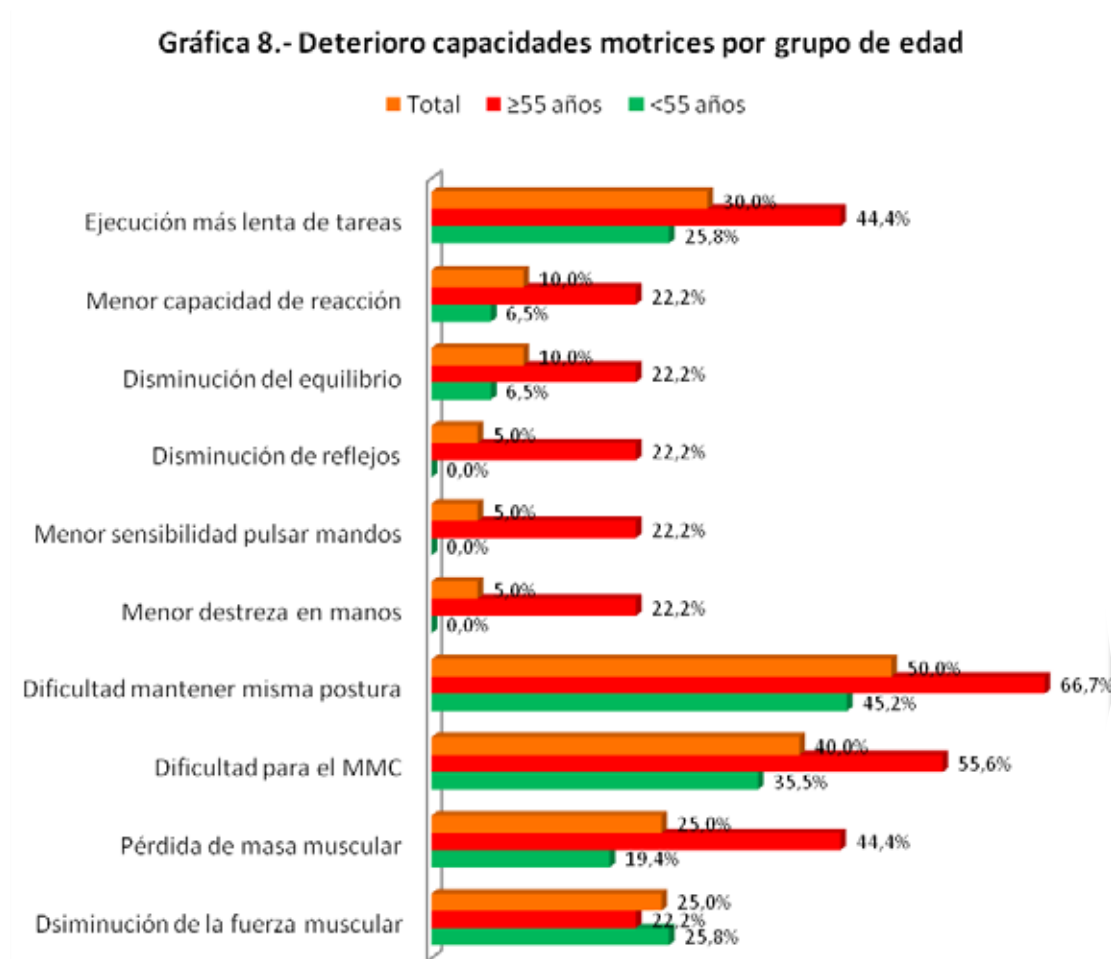
**Gráfica 7.- Deterioro capacidades cognitivas según grupo de edad**



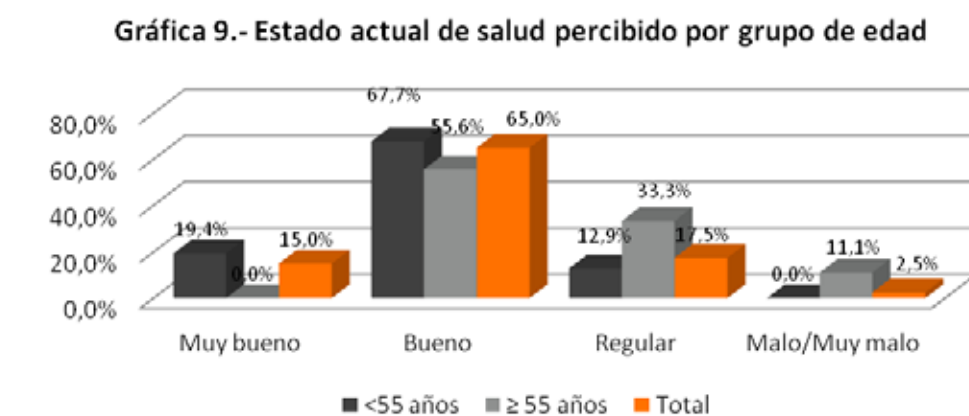
La capacidad de aprendizaje de las nuevas tecnologías sería el aspecto cognitivo que más se ve deteriorado en el grupo de mayor edad.



En cuanto a las capacidades motrices o físicas, los principales resultados los vemos en la siguiente gráfica:



Respecto a cuál es el estado actual de **salud general percibida** por los trabajadores, señalar que los trabajadores con edad mayor o igual a 55 años, perciben peor su estado de salud comparado con los más jóvenes.



### III. VIGILANCIA ESPECÍFICA DE LA SALUD: RECONOCIMIENTOS MÉDICOS

Los conductores profesionales, tienen que pasar un reconocimiento médico periódico para renovar la licencia de conductor profesional, realizado en los centros médicos autorizados por la Dirección General de Tráfico, y por otro lado, deben pasar los exámenes de salud específicos conforme al artículo 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el artículo 37 del Reglamento de los Servicios de Prevención, a través del personal sanitario acreditado de los servicios de prevención de las empresas.

Inicialmente, dicho reconocimiento podría tener un carácter obligatorio, ya que puede ser de aplicación el criterio de excepción de voluntariedad correspondiente al supuesto de cuando exista un riesgo para el propio trabajador o para terceras personas.

Sin embargo, según los datos de nuestro estudio, un 55,0% de los trabajadores se han realizado el reconocimiento médico laboral en el último año y en el 9,1% de los casos, el servicio de medicina del trabajo ha establecido algún tipo de limitación o restricción para alguna de las tareas inherentes al puesto de trabajo, que como hemos visto, van más allá de la propia conducción del vehículo.

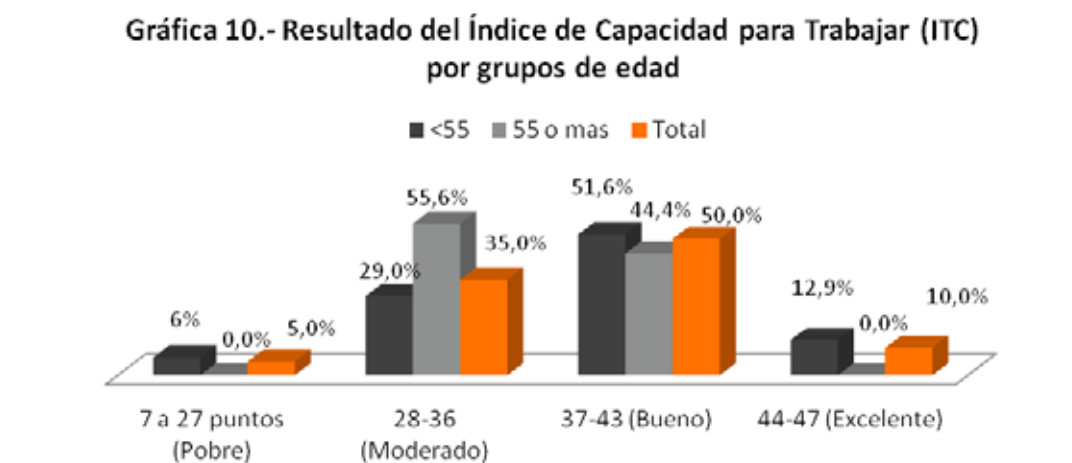
#### 6.2.4.- Índice de capacidad para trabajar

Por último, entre los objetivos del presente estudio cuantitativo se establece la valoración del denominado índice de capacidad para trabajar, mediante cuestionario específico cumplimentado por los trabajadores.

Dicho cuestionario tiene una puntuación con un rango entre 7 y 49 puntos, con la siguiente escala de valoración:

- 7 – 27 = Pobre
- 28 – 36 = Moderado
- 37 – 43 = Bueno
- 44 – 49 = Excelente

Los resultados obtenidos en nuestro estudio, los vemos en la gráfica siguiente:



Un 55,6% de los conductores con edad de 55 años o más, tendrían una capacidad para trabajar pobre o moderada, mientras que éste porcentaje es del 35,0% para los trabajadores más jóvenes.

## 7. CONCLUSIONES

### 7.1. En referencia al estudio bibliográfico

Existe evidencia contrastada respecto a una mayor tasa de incidencia de accidentes de trabajo graves y mortales entre los conductores del sector del transporte de mercancías por carretera con edad de 55 años o más, tanto si lo comparamos con el resto de conductores de otros medios de transporte, como sobre el conjunto de actividades económicas para los mismos grupos de edad.

Existe evidencia científica respecto al impacto sobre la salud y la morbilidad derivado de la exposición crónica a factores psicosociales y de organización presentes a los que están expuestos los trabajadores del sector del transporte de mercancías peligrosas, tales como fatiga, trastornos del sueño y de salud mental, enfermedades cardiovasculares, obesidad, síndrome metabólico, tabaquismo, hipertensión arterial, hipercolesterolemia, actividad física sedentaria, problemas gastrointestinales o nutricionales, cáncer, trastornos musculoesqueléticos y otros problemas de salud.

La mayor parte de los estudios relacionan una mayor prevalencia en función del número de horas de conducción. Son estudios transversales, por lo que no tienen en cuenta la evolución de estos indicadores conforme se incrementa la edad.

Existe evidencia científica contrastada de que el proceso natural del envejecimiento afecta a capacidades del ámbito sensorial, motriz y cognitivo que resultan esenciales para el desempeño con plenas garantías para la seguridad y la salud de los trabajadores de edad del sector del transporte de mercancías por carretera, en relación con las exigencias y requerimientos psicofísicos inherente al puesto de trabajo y tareas afines del mismo.

En el presente estudio de investigación, queda suficientemente justificada la especial peligrosidad, penosidad o toxicidad y su impacto sobre la mortalidad y morbilidad para la categoría profesional de **conductor del transporte de mercancías por carretera**, y la necesidad de **aplicar un coeficiente reductor para la edad de jubilación**, conforme a lo establecido en el **Real Decreto 1698/2011**, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

### 7.2. En referencia al estudio de la siniestralidad.

Como se expuso en la introducción, la normativa sobre coeficientes reductores, para demostrar la penosidad de una determinada ocupación, requiere señalar una alta morbilidad y/o siniestralidad de ésta. Sin embargo, la morbilidad no resulta un buen indicador de penosidad debido a la alta latencia. Y si los datos han de provenir del registro de contingencias profesionales, el problema es el subregistro. En este sentido, en el capítulo sobre siniestralidad se reunieron datos que indican que la actividad “H. Transporte y almacenamiento” tiene un índice de incidencia de enfermedad profesional bajo comparado con la media para todas las actividades.

En este sentido, cabe señalar que una baja incidencia no puede interpretarse como un buen resultado, porque hay un enorme subregistro. También hay que tomar en cuenta que muchos trabajadores abandonan anticipadamente la ocupación, por pérdida de salud, pérdida de habilitación, u otras varias razones señaladas a lo largo de este informe. En este sentido, también hay que tener en cuenta que el sistema PANOTRATSS (que recoge patologías no traumáticas causadas por el trabajo y enfermedades no incluidas en la lista de enfermedades profesionales que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe

que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo) tiene un número importante de casos registrados para trabajadores de la actividad de transporte y almacenamiento.

Respecto a la siniestralidad, hay que tener en cuenta que los expertos consultados indicaron que una parte de los accidentes en carretera de los conductores profesionales no están siendo registrados como accidentes de trabajo. De los datos registrados en el sistema Delt@, destacamos que los trabajadores de la actividad del transporte por carretera y tubería, tuvieron una incidencia muy superior que la del conjunto de los trabajadores; y que de éstos, la mayor parte de los accidentes registrados fueron de trabajadores del CNAE 49.4 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza.

El análisis de los accidentes de los conductores de camiones en la actividad Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza permite observar que el 64% de los accidentes se registraron en empresas pequeñas, de hasta 25 trabajadores. Diferenciando por edad, se observa que si bien los trabajadores mayores sufrieron un 13% de los accidentes registrados para estos conductores, en 2014, al diferenciar el grado de la lesión se observa que la proporción de trabajadores mayores entre los conductores que sufrieron los accidentes calificados como graves, muy graves y mortales, es bastante mayor.

### **7.3. Conclusiones referentes al Estudio Cualitativo y Cuantitativo:**

**En relación a las entrevistas en profundidad realizadas**, con carácter general se considera que las condiciones de trabajo en el puesto de trabajo del conductor profesional inciden sobre la edad del trabajador, por sus características y particularidades:

Condicionantes como la nocturnidad, que se agravan cuando se pernocta fuera del domicilio y en la mayoría de los casos se duerme en el vehículo, las jornadas laborales prolongadas conduciendo, tareas como la carga y la descarga de la mercancía, la presión por llegar a tiempo cumpliendo con la entrega de la mercancía, reducciones salariales, implican que todo ello incida sobre la salud del trabajador.

A través de los resultados de los **grupos de discusión** se ha podido observar que más allá de la diversidad de riesgos laborales presentes en los distintos tipos de empresas, existen factores de penosidad comunes en el transporte de mercancías por carretera, especialmente en los desplazamientos internacionales más largos, que inciden en la salud de los conductores. Según los participantes, el principal factor es la jornada de trabajo.

Además, la ocupación está cambiando y se amplían las tareas, añadiendo nuevas exigencias y nuevas presiones sobre estos profesionales,. Además, hay nuevos factores de estrés y de fatiga, como por ejemplo, nuevas responsabilidades en la carga la descarga de las mercancías.

Los participantes entienden que a largo plazo, muchos conductores enferman o envejecen prematuramente por las condiciones de trabajo, o tienen dificultades para seguir desempeñando la ocupación. Entienden que la pérdida de salud y de aptitudes propia del envejecimiento, junto a las condiciones de trabajo que consideran penosas, están detrás de que muchos de estos conductores salgan prematuramente de la ocupación.

Frente a esto, los conductores perciben poco interés empresarial y nulo impacto de los servicios de prevención, además de escaso control público sobre las condiciones de trabajo que afectan a su salud y seguridad. Por el contrario, perciben que las autoridades sólo se muestran activas respecto al tacógrafo, mientras dejan de lado el control de los factores que realmente influyen en su salud y en la siniestralidad.

**Paneles de expertos:** Los expertos participantes en los paneles coincidieron en manifestar que las conclusiones obtenidas coinciden con su conocimiento del sector y del colectivo de conductores y con la evidencia científica,

que es bastante abundante, y con las obtenidas a partir de sus propios trabajos de investigación. Los expertos coincidieron en que la evidencia reunida indica que las condiciones de trabajo de la ocupación de conductor en el transporte de mercancías por carretera reúnen varios y diversos factores de penosidad. Coincidieron en señalar que las condiciones de trabajo del colectivo de conductores del transporte de mercancías por carretera afectan negativamente a la salud de los conductores pero también a su seguridad y a la seguridad vial.

Además, estuvieron de acuerdo en que estos efectos en la salud se hacen más patente con la edad, aunque hay evidencias de que muchos conductores (por pérdida de salud u otras razones, que merecerían estudiarse con mayor profundidad), no lleguen a jubilarse en la ocupación. Asimismo, señalaron algunas líneas de investigación que se podrían seguir para profundizar en el conocimiento del efecto de la edad en la salud y siniestralidad de estos conductores.

También manifestaron su acuerdo en que la edad afecta a las capacidades para el desempeño de las tareas y constituye para el colectivo de conductores mayores un factor agregado de penosidad y de peligrosidad para la seguridad vial.

El **estudio cuantitativo** se ha llevado a cabo sobre una muestra pequeña de empresas y trabajadores del sector, y en el mismo han participado empresas con representación de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales, ya que la distribución de los cuestionarios se ha realizado por parte de los delegados de prevención. Es por ello, que para establecer conclusiones con mayor consistencia estadística, se debería ampliar el estudio a una muestra representativa del sector, en la que también participen PYMES o micropymes.

De los resultados del presente estudio cuantitativo, destacar las siguientes conclusiones:

- El puesto de trabajo de conductor de mercancías por carretera, conlleva unas elevadas exigencias, tanto desde el punto de vista físico, como desde el punto de vista mental.
- Los riesgos ergonómicos (en especial, la manipulación de cargas y el riesgo postural), y los riesgos psicosociales, como las largas jornadas de trabajo o el elevado nivel atención requerido, son los factores que más impacto pueden tener entre los trabajadores de edad.
- La patología musculoesquelética, y en especial, el dolor de espalda en las diferentes localizaciones (cervical, dorsal y lumbar) sería la alteración de salud más frecuente entre los trabajadores del sector.
- Las condiciones de trabajo, y en especial, las largas jornadas de trabajo, condicionan y facilitan hábitos y estilos de vida no saludables, o viceversa, inhiben hábitos o estilos de vida saludables. Los índices de sobrepeso, sedentarismo o alteraciones del sueño, son muy elevados entre los trabajadores del sector.
- Las capacidades físicas, sensoriales y cognitivas, se ven más afectadas entre los trabajadores con edad de 55 años o más que entre los trabajadores de menor edad.
- La mayor parte de esas capacidades, son requisitos esenciales para una conducción con garantías para la seguridad y la salud del propio conductor, como para el resto de conductores o peatones.
- La capacidad para trabajar, medida mediante el cuestionario validado Índice de Capacidad para Trabajar-ITC (Work Ability Index), muestra una peor capacidad (pobre/moderada) entre los trabajadores de 55 o más años en comparación con los de menor edad.

# La salud y seguridad en el trabajo de los conductores mayores en transporte de mercancías por carretera. Guía para la prevención.

## Informe final de resultados

El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva de las entidades ejecutantes y no refleja necesariamente la opinión de la Fundación de Prevención de Riesgos Laborales

Con la financiación de:

Códigos de acción:

AS-0099/2015

AS-0104/2015



**FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES**

