



INFORME

SINIESTRALIDAD LABORAL
en el Sector del Transporte por Carretera
de Mercancías y Viajeros 2024

Diciembre 2025

INTRODUCCIÓN

El transporte es una actividad fundamental para el desarrollo de la economía. Además de garantizar la movilidad de las personas, resulta imprescindible para el aprovisionamiento y la distribución de mercancías, la exportación de bienes y el desarrollo de la industria del turismo. El sistema de transporte está, por tanto, muy ligado a la competitividad y productividad de sectores importantes de la economía, además de constituir un elemento de cohesión social y territorial. Además, el transporte como sector económico y empresarial del país, tiene una contribución relevante en términos económicos y de empleo.

La actividad del transporte produce, no obstante, una serie de impactos negativos o externalidades: emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, ruido, accidentes, congestión, etc. que repercuten fundamentalmente y de forma negativa en la salud y la calidad de vida de los ciudadanos, la economía, y el clima del planeta.

En particular, la quema de combustibles fósiles en los motores de combustión genera gases de efecto invernadero (GEI) con efectos a largo plazo y escala global que contribuyen al cambio climático, y contaminantes con efectos directos y a escala local que empeoran la calidad del aire y la salud de la población. El transporte consume aproximadamente un 39% de la energía final del país, y la mayor parte de esta energía procede del petróleo, lo que implica que el transporte es responsable de una parte relevante de las emisiones de los gases efecto invernadero (dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O)) que contribuyen al cambio climático.

La actividad del transporte es además el subsector de actividad con más peso en el total de emisiones brutas de GEI nacionales (33,3% del total), seguido de la industria 19 %, y la agricultura 12%. Por otro lado, las emisiones nacionales de GEI del transporte han ido aumentado de manera progresiva desde el año 1990.

Monográfico de descarbonización del transporte en España. Observatorio del transportes y la logística en España

https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/20230911_monografico_descarbonizacion_del_transporte_vfinal_bis.pdf

NOTA INFORMATIVA SOBRE EL AVANCE DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO CORRESPONDIENTES AL AÑO 2024 MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

El transporte por carretera de personas y mercancías tiene una elevada siniestralidad asociada a la combinación de múltiples factores de riesgo. Una parte de estos factores están vinculados a las condiciones de trabajo (horarios de trabajo atípicos, alto ritmo de trabajo, trabajo fuera del hogar, etc.); otros son riesgos específicos como la exposición al ruido, a sustancias peligrosas, a vibraciones, a mantener posturas inadecuadas durante largo tiempo, a sobreesfuerzos, etc.; y, por último, otro bloque de factores tiene que ver con la

seguridad vial y el mayor riesgo a sufrir accidentes de tráfico. Muchos factores que convierten al transporte por carretera en una de las actividades más peligrosas, con una mayor probabilidad para quienes trabajan en ella de sufrir accidentes laborales y problemas de salud.

Desde la Secretaría de Salud Laboral de CCOO Aragón en colaboración con la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO Aragón hemos realizado este informe que muestra, de forma resumida, la realidad del transporte por carretera en cuanto a siniestralidad, seguridad y salud en el trabajo. El informe pone el acento en las últimas cifras de siniestralidad y en los factores de riesgo que afectan a trabajadores y trabajadoras. También hemos abordado la situación de las personas con más edad, porque uno de los factores que más inciden en la elevada siniestralidad del sector radica en la edad avanzada de conductores/as profesionales.

Este informe arranca con una breve caracterización del sector que pone de relieve la importancia clave del transporte por carretera dentro de la economía.

El segundo capítulo muestra las principales cifras de siniestralidad laboral que demuestran que el transporte por carretera y la profesión de conductor/a entrañan una alta peligrosidad.

En el tercer capítulo se muestran las principales alteraciones en la salud presentes entre los trabajadores y trabajadoras de este sector.

El cuarto capítulo está dedicado a los trabajadores y las trabajadoras de avanzada edad.

El documento finaliza con un cuadro de conclusiones y otro sobre propuestas de actuación.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

El sector del Transporte por Carretera tiene una importancia clave en la economía, tanto a escala nacional como internacional. Según cifras de la contabilidad nacional, en el año 2023, el VAB del sector “transporte y almacenamiento” continuó su tendencia de crecimiento, registrando un aumento del +3,1 % en comparación con 2022, alcanzando los 60.151 millones de euros constantes de 2020. Este valor representó el 4,6 % del PIB nacional, superando los niveles previos a la pandemia al superar la cifra de 52.398 millones de euros constantes de 2015.

La actividad del transporte incluye los siguientes sectores y CNAE,s :

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

El presente trabajo se circunscribe al transporte de mercancías y viajeros por carretera

El Transporte en Aragón

Las actividades económicas relacionadas con el transporte de mercancías y de pasajeros -transporte terrestre y por tubería, transporte marítimo y por vías navegables interiores, transporte aéreo, el almacenamiento y las actividades anexas al transporte y las actividades postales y de correos- representaron un 5,8% del PIB aragonés.

En cuanto al empleo, los afiliados a la Seguridad Social vinculados a actividades de transporte y almacenamiento en Aragón alcanzaron en 2024 la cifra de más de 34.000 personas en la comunidad, tras aumentar 1.400 trabajadores en alta laboral con respecto al año 2022, un 4,4% en términos de variación anual. Tras esta evolución, los servicios de “Transporte terrestre y por tubería” continuaron siendo la rama de actividad que más empleo concentró con un peso del 67% en Aragón y del 62% para la media nacional. Le siguió por mayor peso la rama de “Almacenamiento y actividades anexas al transporte”, con un 25% del empleo en el sector (España 24%).

■ Cuadro 1

Afiliados en transporte y almacenamiento

Número de afiliados y variación anual (%). Promedio anual. Aragón. Años 2023

	Total		Régimen General		Autónomos	
	Año 2023	Δ 23/22	Año 2023	Δ 23/22	Año 2023	Δ 23/22
Transporte terrestre y por tubería	22.842	1,3%	16.772	1,5%	6.070	0,7%
Almacenamiento y anexas	8.552	15,2%	8.329	15,2%	223	16,8%
Actividades postales y de correos	2.595	-0,1%	2.251	-0,4%	344	2,1%
Transporte aéreo	45	15,4%	39	11,4%	5	25,0%
Transporte marítimo	8	60,0%	4	33,3%	4	100,0%
Total	34.042	4,4%	27.395	5,3%	6.646	1,3%

Fuente: IAESE. Elaboración propia.

Las diferencias entre la comunidad y la media nacional (con un 4,59 % de personas dedicadas a este CNAE) se deben, en buena medida, a la mayor relevancia que adquieren los servicios logísticos en Aragón.

Tabla 1. Población ocupada y asalariada en el transporte por Carretera (España) . 2024

Total CNAE		21 246.900
Con asalariados	Número de empresas	66.038
	Número de trabajadores	848.321
Autónomos sin asalariados	Sin asalariados	127.646
Total	Número de empresas	193.684
	Número de trabajadores	975.967

Fuente- Encuesta de población Activa. INE. Elaboración propia

Estos servicios, relacionados con el transporte de mercancías y pasajeros en sus distintas modalidades -por carretera, por ferrocarril, en avión o por vías navegables-, representan más del 4% del VAB aragonés. Siendo el transporte por carretera el que tiene la mayor participación en el volumen total del transporte de mercancías, representando en la comunidad más del 95% del total. En conjunto, esta modalidad fue utilizada para transportar 113,2 millones de toneladas en 2023 tras incrementarse un 2,0% respecto al pasado año (España 2,4%).

Tras esta evolución, el peso de Aragón en el volumen de mercancías transportado por esta vía en España fue del 7,0%.

■ Cuadro 3

Evolución del transporte de mercancías por modalidad
Toneladas. Aragón. Años 2021, 2022 y 2023

	2021	2022	2023	Ev.23/22
Carretera	113.639.380	111.019.750	113.221.600	2,0%
Ferrocarril	2.091.051	2.184.201	n.d	n.d
Avión	194.493	126.968	129.753	2,2%

Fuente: INE, IAEST, AENA. Elaboración propia

Brecha de género

Son actividades con una fuerte brecha de género (Observatorio del Transporte y la logística en España 2023)

Tan sólo el 13 % de los empleos de transporte por carretera en España están actualmente ocupados por mujeres según los datos del INE para el año 2022, siendo algo menor que la media de la UE, que se sitúa en el 15,5 %.

La brecha de género en el transporte por carretera en España en 2024 sigue siendo muy amplia, aunque con una leve mejora; las mujeres representan menos del 5% de los conductores de camión con carné C (más de 7,5t), siendo aún menor en el C+E (camión con remolque), y aunque las cifras exactas de 2024 no están consolidadas, se mantiene una baja representación femenina, con dificultades como la percepción de falta de seguridad, la carga y descarga, y el acceso a la formación, a pesar de los esfuerzos y programas para atraerlas al sector.

Datos Clave (referencia 2022-principios 2024):

Carné C (camión >7,5t): Solo alrededor del 4,26% de los titulares son mujeres (59.256 mujeres frente a más de 1,3 millones de hombres), según datos de la DGT a principios de 2024.

Carné C+E (camión + remolque): La cifra es aún más baja, con un 2,8% de mujeres (23.559).

Tendencia: Mejora lenta, con un 9,6% de mujeres aprobando el carné C en 2022, frente al 7,3% en 2016, aunque con fluctuaciones.

En España, solo un 4,26% de las personas que tiene un carné de conducir C, es mujer. Esto son 59.256 mujeres frente a 1.331.405 hombres con el permiso de conducir un camión de más de 7,5 toneladas, según los datos de la DGT a principios de 2024. Este porcentaje disminuye todavía más si se tienen en cuenta las personas con carné C+E (camión más remolque): solo un 2,8% son mujeres, es decir, 23.559 conductoras frente a 815.436 conductores.

Según la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) en España hay unas 250.000 personas conductoras de camión, de los cuales apenas 5.000 son mujeres. A pesar de representar al 52 % de la población, la mujer apenas alcanza el 2 % de conductoras profesionales de camión, sector en el que urge incorporar aproximadamente 15.000 nuevos profesionales

En el caso de las mujeres conductoras de autobuses y autocares, el porcentaje de mujeres que poseen el carnet correspondiente, según la DGT, es del 15,9 %..

Otros factores para destacar

La edad media de los conductores profesionales es de 47 años (el 72% de los transportistas de mercancías y el 52% de los conductores de autobús tienen más de 50 años, por lo que en 10 años se estarán jubilando más conductores profesionales de los que entren.

Según el informe publicado por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), los conductores menores de 25 años presentan tasas críticamente bajas, como Italia y Alemania, con un 2,2% y un 2,6%, respectivamente. Polonia y España no están mucho mejor, con un 3% cada uno. Y la tendencia no es precisamente a que este porcentaje mejore, sino todo lo contrario.

<https://www.autonomosenruta.com/transporte-mercancias/sector/transportistas-edad-avanzada>

Cabe destacar que de acuerdo a los datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico (DGT), existen cerca de 253.000 conductores que cuentan con una licencia de conducir de categoría C y C+E. Casi 32.000 de ellos tienen entre 60 y 64 años de edad, 40.000 pertenecen al grupo de edad de 55 a 59 años, y aproximadamente 42.000 tienen entre 50 y 54 años. Esto suma un total del 72% de los conductores que tienen una edad superior a los 50 años.

ATOMIZACION DEL SECTOR

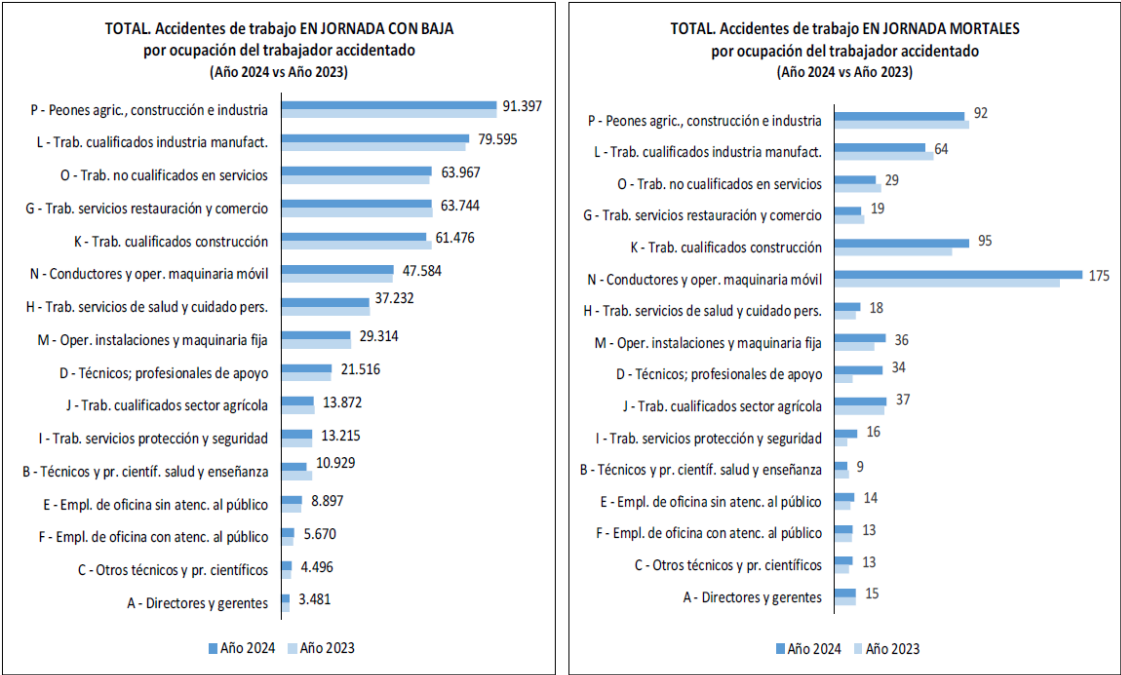
El transporte por carretera presenta una fuerte atomización de empresas. Una circunstancia que dificulta la generación de economías de escala, y el potencial de crecimiento de este importante sector

También es significativamente representativo el número de empresas sin asalariados, donde se incluyen los trabajadores autónomos (65,90 %).

ACCIDENTES DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

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

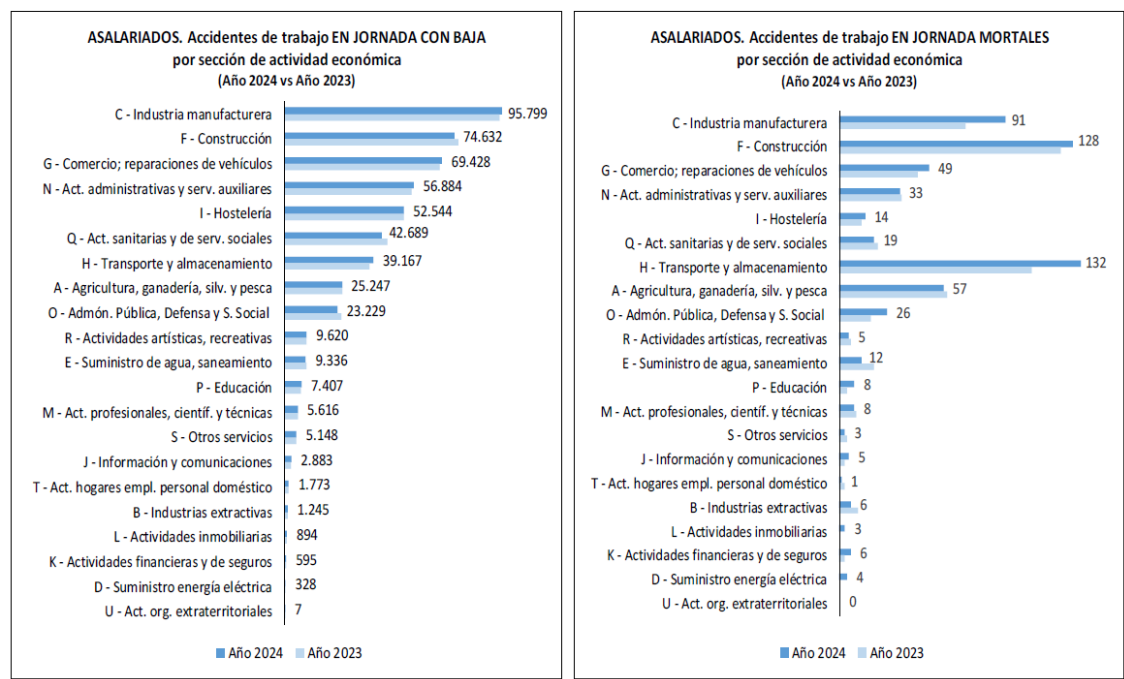
Gráfico 1. Número de accidentes en jornada según actividad económica. Año 2023-2024



Fuente.- Ministerio de Trabajo y Economía Social. Estadísticas de Accidentes de Trabajo 2023

El sector del transporte es el segundo en presentar una mayor tasa de accidentabilidad mortal (tanto en asalariados como en autónomos) después del sector de la construcción. Con 175 accidentes mortales ocurridos durante el año 2024, cada mes una media de 12 compañeros o compañeras pierden su vida en la carretera.

Gráfico 2. Número de accidentes mortales en jornada trabajadores por cuenta propia.



Año 2024

Fuente.- Ministerio de Trabajo y Economía Social. Estadísticas de Accidentes de Trabajo 2024

Los accidentes de tráfico constituyen el riesgo más grave al que se enfrenta el personal que trabaja en el transporte por carretera. Según los datos del **Informe de accidentes laborales de tráfico de 2024** que elabora el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) se registraron 7.749 accidentes laborales en el grupo de conductores

Los conductores profesionales tienen un riesgo de siniestralidad en accidentes laborales de tráfico muy superior que la media de la población trabajadora. Durante 2024, la proporción de personas accidentadas entre los conductores profesionales hombres fue de 694,5 y 1354,1 mujeres por cada 100.000 profesionales

Gráfico 3. Índice de incidencia de ALT en jornada según ocupación. Año 2024

Ocupación	Alt en jornada			
	ALT hombres: 16.794		ALT mujeres: 4.540	
	Porcentaje	Índice de incidencia	Porcentaje	Índice de incidencia
Personal directivo y gerentes	1,8%	54,3	1,8%	26,9
Personal técnico y profesionales del área científica e intelectuales de la salud y la enseñanza	0,8%	27,5	5,9%	24,7
Otro personal técnico y profesionales del área científica e intelectuales	1,3%	18,4	3,9%	17,7
Personal técnico; profesionales de apoyo	4,9%	54,0	9,5%	44,1
Personal empleado de oficina que no atiende al público	3,6%	137,0	9,8%	57,4
Personal empleado de oficina que atiende al público	1,1%	73,6	5,8%	39,1
Personal de los servicios de restauración y comercio	8,5%	127,3	9,6%	28,1
Personal de los servicios de salud y el cuidado de personas	1,7%	86,9	13,4%	54,1
Personal de los servicios de protección y seguridad	5,7%	355,7	3,5%	419,1
Personal cualificado en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	1,1%	53,9	0,5%	27,3
Personal cualificado de la construcción, excepto operadores/as de máquinas	5,7%	100,4	0,5%	136,8
Personal cualificado de las industrias manufactureras, excepto operadores/as de instalaciones y máquinas	6,2%	88,1	1,1%	31,8
Personal Operador de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores/as	1,5%	67,9	0,4%	10,7
Conductores/as y operadores/as de maquinaria móvil	41,6%	694,5	16,8%	1354,1
Personal no cualificado en servicios (excepto transportes)	9,6%	502,3	14,4%	52,9
Peones/as de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	4,9%	105,5	2,9%	42,4
Total	100,0%	155,1	100,0%	47,7

Fuente: Elaboración del INSST a partir del Fichero de microdatos de accidentes de trabajo 2024, MITES y fichero de microdatos de la Encuesta de Población Activa (EPA) 2024, INE.

Asimismo, como podemos apreciar en el siguiente gráfico, la gravedad de estos accidentes es significativamente más alta entre los conductores y conductoras que en otras profesiones durante 2024 con índices de incidencia de 5,6 para hombres y 3,5 para mujeres.

Gráfico 4. Índice de incidencia de Accidentes Laborales Tráfico mortales según ocupación 2024

Ocupación	ALT MORTALES en jornada			
	ALT hombres		ALT mujeres	
	Frecuencia	Índice de incidencia	Frecuencia	Índice de incidencia
Personal directivo y gerentes	3	0,5	-	-
Personal técnico y profesionales del área científica e intelectuales de la salud y la enseñanza	1	0,2	-	-
Otro personal técnico y profesionales del área científica e intelectuales	1	0,1	1	0,1
Personal técnico; profesionales de apoyo	4	0,3	-	-
Personal empleado de oficina que no atiende al público	-	-	-	-
Personal empleado de oficina que atiende al público	-	-	1	0,1
Personal de los servicios de restauración y comercio	1	0,1	-	-
Personal de los servicios de salud y el cuidado de personas	1	0,3	2	0,2
Personal de los servicios de protección y seguridad	2	0,7	1	2,6
Personal cualificado en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	5	1,5	-	-
Personal cualificado de la construcción, excepto operadores/as de máquinas	5	0,5	-	-
Personal cualificado de las industrias manufactureras, excepto operadores/as de instalaciones y máquinas	6	0,5	-	-
Personal Operador de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores/as	-	-	-	-
Conductores/as y operadores/as de maquinaria móvil	56	5,6	2	3,5
Personal no cualificado en servicios (excepto transportes)	4	1,2	1	0,1
Peones/as de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	7	0,9	-	-
Total	96	0,9	8	0,1

Fuente: Elaboración del INSST a partir del Fichero de microdatos de accidentes de trabajo 2024, MITES y fichero de microdatos de la Encuesta de Población Activa (EPA) 2024, INE.

La siniestralidad laboral en el sector del transporte en Aragón

Tabla 2

SINIESTRALIDAD EN ARAGON DATOS 2023

Accidentes Transporte terrestre y por tubería por porcentaje sobre total de accidentes 5,33%

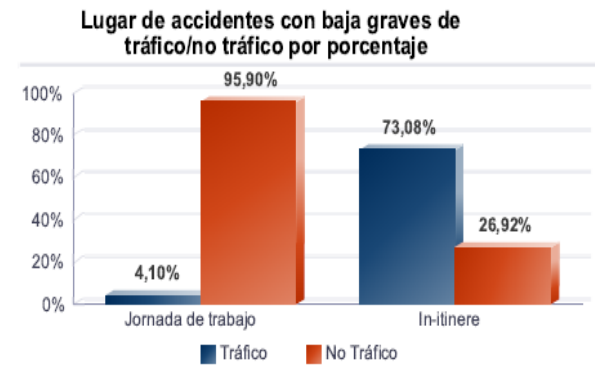
Accidentes Transporte y Almacenamiento por porcentaje sobre total de accidentes 8,87%

	Leve Nº	%	Grave Nº	%	Mortal Nº	%	Total Nº	%
CNAE-49 Transporte terrestre y por tubería	890	5,28%	12	9,92%	5	18,52%	907	5,33%
491 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	13	0,08%					13	0,08%
492 Transporte de mercancías por ferrocarril	5	0,03%					5	0,03%
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	160	0,95%	1	0,83%			161	0,95%
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	710	4,21%	11	9,09%	5	18,52%	726	4,27%
495 Transporte por tubería	2	0,01%					2	0,01%

Datos de 2024 .Fuente ISSLA

Accidentes de trabajo con baja de tráfico según el lugar y el grado de la lesión

Lugar del accidente de tráfico	Leve		Grave		Mortal		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Jornada de trabajo	479	2,72	5	4,10	5	23,81	489	2,75
In-itinere	1.394	60,77	19	73,08	6	85,71	1.419	60,98
De Tráfico en Jornada de Trabajo e In-Itinere	1.873	9,40	24	16,22	11	39,29	11.448	56,98





Ocupaciones mas frecuentes por porcentaje sobre el total de accidentes



Conductor/a de vehículos para el transporte urbano o por carretera es la segunda ocupación con mayor porcentaje de accidentes laborales en Aragón con un 7,78 % del total.

División de la actividad económica (2 dígitos) más frecuente por porcentaje sobre el total de accidentes



Transporte terrestre y por tubería es la quinta actividad económica con más accidentes laborales con un 5,21%, en Aragón en 2024.

Tabla 3. Número de personas fallecidas según medio de desplazamiento. Vías interurbanas. Periodo 2014-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Peatón	114	113	120	91	137	118	99	113	127	118
Bicicleta	48	43	33	43	36	40	37	31	43	45
VMP	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1	1	1	1
Ciclomotor	17	27	22	20	30	19	16	14	13	13
Motocicleta	170	224	214	242	217	267	175	232	241	286
Colectivos y medios vulnerables	349	407	389	396	420	444	328	391	425	463
Turismo	591	570	603	649	598	508	431	486	562	555
Furgoneta	92	69	58	75	65	71	46	54	68	42
Camión hasta 3500 kg	9	7	18	6	10	6	2	14	14	8
Camión más 3500 kg	45	53	48	47	51	52	43	32	50	39
Autobús	23	2	18	2	11	0	1	1	11	1
Otro vehículo	21	23	26	23	33	20	22	24	18	33
Se desconoce	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Pdte. Confirmación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Total	1.132	1.131	1.161	1.198	1.188	1.101	874	1.002	1.148	1.145

FACTORES DE RIESGO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

En el apartado anterior, hemos podido constatar a través del análisis de las cifras de siniestralidad laboral, cómo las personas que trabajan en la carretera están expuestas a un mayor riesgo de sufrir accidentes.

¿Cuáles son las causas, los factores de riesgo, que motivan estas altas cifras de accidentes y muertes?

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

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

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

1.Condiciones de Trabajo

. Los ritmos acelerados de trabajo, las largas jornadas de conducción, la deficiencia en medidas de salud laboral, la precarización en general de las condiciones laborales, y la difícil conciliación de vida laboral y personal son elementos que influyen en la calidad de vida y salud de los trabajadores y las trabajadoras y aumentan la posibilidad de sufrir un accidente .

1.1.-Trabajo a turnos y horarios exigentes

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

1.2.- Largas jornadas de conducción

Los conductores y las conductoras de larga distancia tienen un altísimo riesgo de sufrir un accidente de trabajo. Las investigaciones sobre accidentes y tiempo de trabajo indican que el pico de accidentes se da en jornadas de más de 55 horas (Linkalter, D.R. 1980). Si tenemos en cuenta que un conductor de larga distancia puede llegar a trabajar 60 horas semanales en cómputo cuatrimestral (según dicta el RD 902/2007 sobre jornadas especiales en el transporte por carretera), y contando los tiempos de espera puede llegar hasta 80 semanales, es acertado pensar que este colectivo de trabajadores sea presentado como uno de los más vulnerables.

1.3.- Precariedad laboral: temporalidad

El análisis sobre las cifras de siniestralidad y tipo de contrato nos ofrece una información en el transporte por carretera CNAE 49 A partir de las cifras ofrecidas el Ministerio de Trabajo y Economía Social hemos podido conocer que la proporción de trabajadores eventuales que sufrieron un accidente de trabajo durante 2023 fue un 19,3 %; (1468 accidentes) sin embargo, en el caso del personal fijo, la proporción fue de 80,70 % (19.208 accidentes con baja).

Tabla 4. Accidentes laborales en jornada según tipo de contrato.

Sección de actividad	Accidentes en jornada		
	Total	Indefinidos	Temporales
Total actividades	558.936	436.671	87.937
H. Transporte y almacenamiento	41.055	33.289	4.219
49. Transporte terrestre y por tubería	23.806	19.208	1.468

Fuente- Ministerio de Trabajo, y Economía Social. Estadísticas de Accidentes de trabajo 2023

1.4.- Conciliación de la vida laboral y personal

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

Deficiencias en la aplicación de medidas de salud laboral

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

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

2.-Estado psíquico y físico: el estrés y la fatiga

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

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

3.- Características y manipulación de la carga

El transporte de mercancías peligrosas, así como las operaciones de carga y descarga suponen un alto riesgo de accidentes. Las consecuencias de una operación incorrecta con mercancías peligrosas son de diversa índole, como

explosiones, incendios e infecciones; por no hablar de los riesgos medioambientales.

El Real Decreto-ley 3/2022, cuya medida clave es la prohibición de carga y descarga para conductores, entro en vigor el 2 de septiembre de 2022, es la "nueva ley de descargas" que impide a conductores de vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA, realizar estas tareas, mejorando sus descansos y seguridad, aunque con excepciones para transportes especiales y paquetería, y buscando profesionalizar el sector.

La norma es muy clara al respecto. La tarea de carga y descarga corresponde al emisor de la mercancía o al destinatario, respectivamente, y no al conductor. A excepción de algunos casos en que esté debidamente justificado que sea el conductor quien haga dicha tarea, como es en los sectores de mudanzas, vehículos cisterna, porta-vehículos y grúas de auxilio en carretera, servicio de paquetería o reparto de mercancías de bultos fácilmente manipulables por una persona, y transporte de animales vivos, entre otros.

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

4.- Estado del vehículo

Antigüedad del vehículo

Desde la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos AECA-ITV advierten sobre un factor que contribuiría al número de siniestros en las carreteras de nuestro país: la elevada ratio de incumplimiento en la inspección técnica de vehículos ITV, que en la actualidad se sitúa cerca del 34%; una cifra que desde el 2017 ha aumentado un 27,5%.

Los datos de la DGT hablan de la relación que existe entre la antigüedad del vehículo implicado en un siniestro con el estado de su ITV. A mayor edad, mayor porcentaje de vehículos con la ITV caducada en el momento del siniestro vial. Pero, además, a mayor antigüedad, mayor número de defectos presentan en la ITV, por lo que estadísticamente son vehículos más inseguros y menos respetuosos con el medio ambiente.

Datos concretos evidencian esta relación entre la edad de un vehículo, el estado de su ITV y su seguridad. Por ejemplo, el número de camiones y cabezas tractoras de más de 3.500 kg sin ITV y con más de 10 años implicados en siniestros viales

con fallecidos ha aumentado un 78% entre 2017 y 2022. Una cifra que, en el caso de las motocicletas, se ubica en 11%; en el de las furgonetas en 9% y en los turismos en 3%

En el año 2017, el 35% del parque automotor español tenía más de 15 años; sin embargo, para el 2022 la cifra alcanzó el 48%, por tanto casi la mitad de los vehículos que circulan por nuestras carreteras tienen más de 15 años, lo que se convierte en un peligro para la seguridad vial.

Según cifras de la DGT, existe una correlación positiva entre la antigüedad de los vehículos y las tasas de mortalidad y personas heridas por accidentes de tráfico. Como podemos ver en la siguiente tabla, las mayores tasas de muertes y personas heridas se producen en vehículos con más de 15 años de antigüedad.

Tabla 5. Edad del parque automovilístico

Edad del parque	Camiones ≤3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2013	10,5	12,2	8,8	12,2	9,5	10,1	9,4
2022	14,6	14,2	9,1	11,6	10,4	11,8	10,7

* Únicamente se tienen en cuenta los vehículos de menos de 25 años.

Los turismos tienen una edad media de 14,2 años, las furgonetas de 14,4 años y los camiones son los más viejos, con 14,9 años de media.

Los camiones, los que más han envejecido En cuanto al tipo de vehículo, los camiones son los más viejos del parque automotor y también son los que más han envejecido en los últimos años en España. La edad media de estos vehículos industriales ha aumentado un 29,5%, pasando de 14,2 años en el 2017 a 18,4 años al cierre de 2024. A los camiones le siguen las furgonetas con una edad media de 17,8 años; las motocicletas con 16,9 años y los remolques con un promedio de 16,6 años.

Actualmente, la mayoría de los autobuses y autocares tienen menos de diez años: el 26,1% de ellos tienen entre cinco y diez años, y el 22,1% tienen menos de cinco años, lo que significa que casi la mitad de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera son relativamente nuevos. El 17,4% de estos vehículos tienen entre diez y quince años, el 20,15% tienen entre quince y veinte años, y solo el 14,2% superan los veinte años de antigüedad. (De acuerdo con los datos de ANFAC, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Septiembre de 2024)

La antigüedad es un factor preocupante de seguridad dentro del transporte por carretera.

Inspección técnica caducada

La DGT ofrece un dato revelador en su informe sobre siniestralidad viaria: el porcentaje de vehículos implicados en accidentes con la inspección técnica caducada es especialmente alto entre los vehículos de mercancías de menos de 3.500 toneladas y las furgonetas.

Como podemos ver en las siguientes tablas los vehículos de mercancías de más de 3.500 toneladas implicados en accidentes oscilan entre un 2 % y un 22 % en vías interurbanas y un 2% y un 18 % en vías urbanas (según antigüedad del vehículo) tenían la inspección técnica caducada; en el caso de las furgonetas, el porcentaje oscila (según antigüedad del vehículo) entre un 4% y un 18 en vías interurbanas y entre 5% y un 28 % por vías urbanas.

Estos datos nos demuestran que debe existir un mayor control y exigencia para los vehículos de mercancías de menos de 3.500 kg y furgonetas, ya que se reduciría el nivel de accidentes que ahora mismo registran este tipo de vehículo.

Gráfico 5. Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo.

Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2022

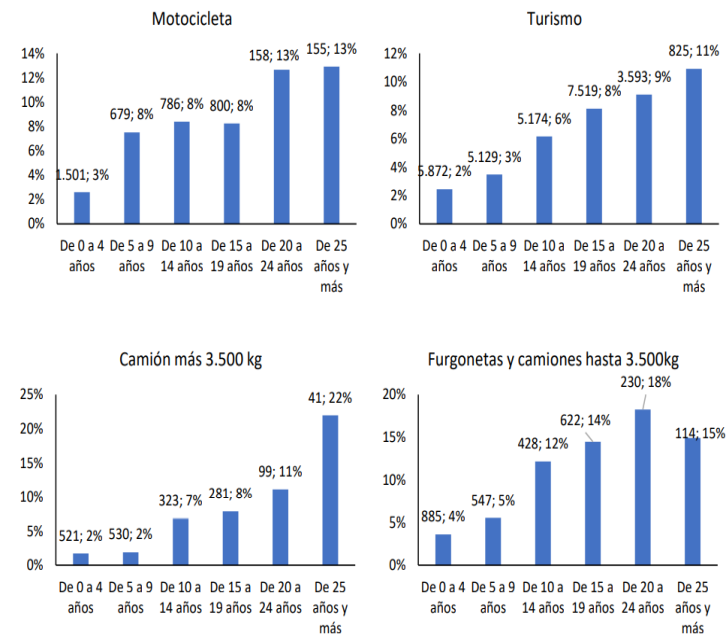
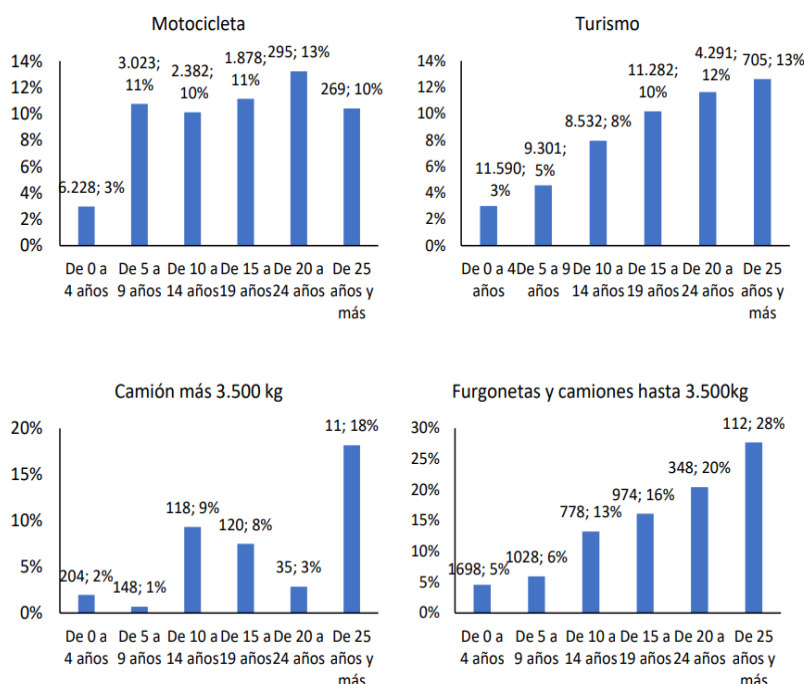


Gráfico 6: Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo.

Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2022



Fuente: Las principales cifras de siniestralidad laboral en España 2022 (pag 71-72)

Falta de áreas de descanso debidamente equipadas y seguras

Faltan espacios públicos adecuados y seguros donde aparcar los camiones, y en donde los conductores y conductoras logren un correcto descanso.

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2022/1012 DE LA COMISIÓN de 7 de abril de 2022 por el que se completa el Reglamento (CE) n. o 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como a los procedimientos para su certificación

Ante el creciente número de actos delictivos que afectan a los conductores de vehículos de transporte de carga por carretera, la seguridad de estos conductores debe mejorarse para garantizar que descansen sin estrés y no acumulen fatiga. Para garantizar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes debidos a la fatiga es esencial proporcionar a los conductores unas buenas condiciones de descanso en zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

Unas zonas de estacionamiento seguras y protegidas son fundamentales para que los conductores y las empresas de transporte protejan sus cargamentos contra la delincuencia relacionada con el transporte de mercancías. Habida cuenta de la

diversidad de empresas y de mercancías transportadas, es posible que los operadores y los conductores activos en el ámbito del transporte necesiten zonas de estacionamiento con niveles de seguridad diferentes en función de las mercancías que transporten. Por tanto, las normas de la Unión deben tener en cuenta los distintos tipos de empresas, y las zonas de estacionamiento deben ofrecer diferentes niveles mínimos de seguridad.

La seguridad de las zonas de estacionamiento debe lograrse garantizando que dispongan de los equipos y procedimientos de seguridad adecuados en torno a su perímetro, en la propia zona de estacionamiento y en los puntos de entrada y salida. También deben introducirse procedimientos relativos al personal para garantizar la adopción de medidas preventivas y paliar las consecuencias de los incidentes cuando estos se produzcan.

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

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

Colectivos vulnerables

LA SITUACIÓN DE LAS PERSONAS MAYORES

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

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

carretera es tres veces superior a la del personal con la misma edad en el conjunto de actividades económicas.

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

Es así, como desde Comisiones Obreras consideramos necesario que se tomen medidas específicas para proteger la salud laboral de estos trabajadores y trabajadoras.

El enfoque de los riesgos en la conducción

La conducción de vehículos, como elemento común a las distintas actividades que se abordan, supone una relación entre el conductor, el vehículo y su entorno que el conductor gestiona a través de procesos cognitivos, habilidad, conocimientos y experiencia. El conductor toma decisiones de forma constante, ejecuta conductas operativas y todo ello en función de la percepción e interpretación que hace de la información que le llega fundamentalmente del vehículo y del entorno. Y estos elementos que conforman el entorno no siempre son estables, constantes o predecibles. El estado de la vía, las señales, la orografía, los sistemas normativos y legales de las zonas de paso, el tráfico adyacente, etc. pueden presentar importantes variaciones (especialmente en trayectos no regulares) y, con ello, generar elevadas demandas fisiológicas y cognitivas al conductor. Los aspectos ergonómicos son de gran relevancia en los puestos de conducción de vehículos. La adecuación del espacio de trabajo, las largas permanencias en posición de sentado con mínima movilidad, los requerimientos perceptivos y de toma y ejecución de decisiones son cuestiones a considerar en los diseños de los puestos de conducción, en la gestión de los riesgos y en su consideración como aspectos que influyen y determinan otros riesgos como los de seguridad y los psicosociales.

Todo ello en un entorno más amplio en el que también influyen otras condiciones de trabajo como exigencias temporales, tipo de carga o pasajeros, largas horas de trabajo, etc. Ello hace que aspectos ergonómicos y psicosociales mantengan una estrecha relación.

Además de los factores expuestos, están los derivados de las propias condiciones de trabajo, siendo los más importantes en este sector:

- Factores ergonómicos: postura de trabajo, manipulación de cargas, movimientos repetitivos, trabajo con pantallas de visualización, dispositivos TIC.
- Riesgos asociados al trabajo a turnos y nocturno.

- Factores psicosociales: carga de trabajo, presión temporal, organización del tiempo de trabajo, fatiga, fatiga visual, estrés, abuso de sustancias tóxicas, violencia física.
- Exposición a contaminantes físicos: ruido, vibraciones, frío, calor, humedad.
- Exposición a contaminantes biológicos: contagios.
- Exposición a contaminantes químicos: productos tóxicos. Exposición a cancerígenos como los humos de diesel.
- Falta de ventilación e iluminación adecuadas.
- Riesgos de caídas, choques, golpes, contactos eléctricos, etc.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

CONCLUSIONES

SINIESTRALIDAD EN EL SECTOR

- Los índices de accidentes en el transporte por carretera, así como la gravedad de estos siniestros son significativamente superiores al del conjunto de actividades económicas. En cuanto a la gravedad, se observa que la tasa de incidencia en accidentes mortales es siete veces superior a la media de actividades.
- Cada mes la carretera se lleva la vida de 12 compañeros y compañeras. Los conductores profesionales registran el número más alto de accidentes mortales y tienen una tasa de mortalidad al menos 5,5 veces superior a la media.
- Los accidentes de tráfico son el riesgo más grave al que se enfrenta el personal de la carretera.
- Para los/las conductores/as profesionales el riesgo de sufrir un accidente de tráfico mientras trabajan es ocho veces mayor que para la media de la población trabajadora.
- Los accidentes en los que han estado implicados vehículos de mercancías son, proporcionalmente, de mayor gravedad que los provocados por otro tipo de vehículos

PRINCIPALES ALTERACIONES EN LA SALUD

- Investigaciones médicas evidencian un mayor grado de enfermedad en el colectivo de conductores profesionales que la población general, para algunas patologías

FACTORES DE RIESGO

- Condiciones laborales. Influyen en la calidad de vida y salud de los trabajadores:
 - Los ritmos acelerados de trabajo, las largas jornadas de conducción.
 - La precarización en general de las condiciones laborales. El personal temporal en el transporte por carretera tiene más del doble de probabilidad que el personal fijo de sufrir un accidente de trabajo.
 - Difícil conciliación de la vida laboral y personal.
 - Deficiencias en la aplicación de medidas de salud laboral.
- Estado psíquico y físico: el estrés y la fatiga. El 57,5 % de los accidentes de tráfico provocados por conductores de vehículos de mercancías se deben a la distracción, el cansancio, el sueño o la enfermedad.
- Características y manipulación de la carga. La manipulación incorrecta de mercancías peligrosas pueden ser de diversa índole como explosiones, incendios e infecciones. La carga y descarga aumentan el riesgo de sufrir luxaciones, problemas musculoesqueléticos y mayores niveles de fatiga y de estrés.
- Estado del vehículo. La antigüedad y los controles de inspección técnica son variables que influyen en el riesgo de accidentes. Las mayores tasas de muertes y personas heridas se producen en vehículos con más de 15 años de antigüedad. Existe por tanto un riesgo evidente en los vehículos de mercancías y de viajeros: el 43 % y el 30 %, respectivamente, tienen más de 15 años de antigüedad.
- Falta de áreas de descanso debidamente equipadas y seguras. España se encuentra a la cola en cuanto a valoración de áreas de descanso junto con República Checa y Eslovenia. Desde el sindicato llevamos años denunciando esta situación, ya que entendemos que unas adecuadas áreas de descanso permiten combatir la fatiga, el estrés y los riesgos de accidentes de tráfico

COLECTIVOS VULNERABLES. LA SITUACIÓN DE LAS PERSONAS MAYORES

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

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

1. Vigilar que las empresas cumplen la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
2. Las autoridades públicas competentes deben hacer cumplir la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en el sector de Transporte por Carretera
3. Evaluar los riesgos psicosociales fundamentalmente relacionados con la organización y las condiciones del trabajo y tomar medidas para evitarlos.
4. Incorporar la perspectiva de género en la prevención de riesgos laborales.
5. Realización de estudios sobre las patologías propias que afectan a la conducción profesional, en los que se tendrán en cuenta los efectos de determinados factores como turnicidad, trabajo nocturno, el sometimiento a ritmos acelerados, la toxicidad, etc.
6. Necesidad de colaboración entre los diferentes departamentos y administraciones en lo relativo a la investigación de los accidentes de tráfico. Es necesario que los procedimientos estadísticos de la DGT y del Ministerio de Trabajo sean compatibles para obtener unas estadísticas de siniestralidad homogéneas.
7. Vigilar de forma estricta la coordinación de actividades empresariales con especial atención a la relación entre empresas y el personal autónomo. Los cambios en el modelo productivo han llevado a una dispersión de los procesos, aprovechando las empresas principales para externalizar aquellos menos rentables y/o con más riesgos, como por ejemplo el transporte y distribución de sus mercancías. Las condiciones demandadas por las empresas a las subcontratas y el personal autónomo son cada vez más exigentes y condicionan tanto sus condiciones y organización del trabajo como sus políticas preventivas.
8. Elaborar un protocolo de prevención específica del consumo de alcohol y drogas que formule los factores a tener en cuenta a la hora de conocer la dimensión y naturaleza del problema del consumo de alcohol y drogas en la seguridad vial laboral.
9. Puesta en marcha por parte de las diferentes Administraciones Públicas de campañas de información y sensibilización sobre seguridad vial laboral, elaboración de planes de movilidad a los centros de trabajo y promoción del transporte público.

10. Obligación de instalar tacógrafo digital de acuerdo al REGLAMENTO (UE) 2020/1054 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de julio de 2020 por el que se modifica el Reglamento (CE) n. o 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n. o 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos
11. Construcción de Áreas de descanso equipadas adecuadamente y seguras .dar cumplimiento al Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 de la Comisión de 7 de abril de 2022 por el que se completa el Reglamento (CE) n.o 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como a los procedimientos para su certificación

Anexo I

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

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