

16

Prevención de Riesgos Laborales en el sector mensajería (transporte de mercancías por carretera)



FINANCIADO POR:

AI2018-0004



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.



Índice

1. CONTEXTO Y EVOLUCIÓN	3
2. RIESGOS LABORALES DE TRABAJADORES/AS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERAS	5
2.1. Principales problemas de salud laboral en este sector	6
2.1.1. Accidentes laborales de tráfico	6
2.1.2. Trastornos músculo esqueléticos (TME)	7
2.1.3. Factores psicosociales	9
2.2. Otros problemas de salud de estos trabajadores/as	9
3. PROPUESTAS PREVENTIVAS FRENTE A LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE SALUD LABORAL DE ESTE SECTOR	10
4. BIBLIOGRAFÍA	12

EDITA

Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente UGT-CEC

DISEÑA E IMPRIME

Blanca Impresores S.L.

Cláusula de compromiso con el uso no sexista del lenguaje: *el autor de esta monografía, en su firme compromiso con la igualdad entre mujeres y hombres también en el lenguaje, rechaza su uso sexista. Por tanto, se ha procurado buscar, con carácter general, las fórmulas más neutras posibles respecto al género en los textos. En todo caso, cuando se usa la fórmula masculina como genérica, tan sólo obedece al ánimo de facilitar la lectura del documento, evitando duplicaciones excesivas de uno u otro género, sin posibilidad de ver en ello ninguna intención de perpetuar la invisibilidad tradicional de las mujeres en el lenguaje, común y jurídico.*

1. CONTEXTO Y EVOLUCIÓN

Antes de indicar nuestros objetivos respecto a la Prevención de Riesgos Laborales (PRL) en este sector, que **realmente ya no se puede llamar como mensajería, sino que fue absorbido por el de transporte de mercancías**, es necesario resumir su contexto socio-laboral, así como las tendencias que pueden afectar a esta actividad, en relación con todo lo relativo a la seguridad y salud de sus trabajadores y trabajadoras.

Es fundamental conocer cómo y con qué trabajan para poder evaluar a qué factores de riesgo están sometidas estas personas, que se “dejan” la vida o “pierden” su salud en los **transportes tan frecuentes y de mercancías tan variadas**; como servicios **que cada vez requiere más el mercado de trabajo y sobre todo la sociedad en general**, especialmente en cuanto al transporte por carretera que es el colectivo laboral a quien está destinado este Monográfico, teniendo en cuenta su predominancia como indica por ejemplo el Centro Español de Logística porque **“casi el 95% del transporte de mercancías en España se realiza por carretera, frente a apenas el 2% que representa el transporte por ferrocarril”**¹.

Respecto a **cómo y con qué trabajan para enlazarlo con los principales problemas de salud laboral**, que desarrollaremos en el siguiente apartado, ofrecemos el siguiente listado no cerrado:

Según tipo de VEHÍCULO a utilizar en el transporte de mercancías por carretera:	Según tipo y características de MERCANCÍAS a transportar por distintas carreteras (urbanas, interurbanas, comarcales, autopistas, etc.)
Motocicletas, ciclomotores, coches, furgonetas, camiones, remolques, semirremolques, etc. Siempre teniendo en cuenta la diferencia entre vehículos de menos de 3.500 kg y los de más kg, ya que donde hay un menor control de los riesgos laborales es en los que pesen menos de 3.500 kg.	Voluminosas, pesadas como distintos tipos de máquinas, peligrosas como sustancias inflamables, de productos congelados o refrigerados, animales vivos, paletizadas o no , etc. Amplia clasificación más detallada en la Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera del 2018 ² .

Las actividades laborales de transporte de mercancías tienen un perfil altamente masculinizado, se encuentran dentro del macro sector de servicios **cada vez más como trabajos imprescindibles** en la mayoría de los países, y más teniendo en cuenta el mercado de consumo tan **exigente en cuanto a “entregas inmediatas”** de pedidos y aún más:

- Con el uso tan frecuente, competitivo y exigente de las nuevas tecnologías que permiten realizar **pedidos online para adaptarse a necesidades** que vayan surgiendo a través de: **“ordenador, móvil o Tablet en cualquier momento desde cualquier parte del mundo”**³.
- Y también en cuanto **al creciente número de pedidos de distintas mercancías** tanto a particulares como a distintas empresas: **“50,8% de la población española ha recibido algún paquete el último año, mientras que un 24,5% ha realizado algún envío. Al mismo tiempo, en el ámbito empresarial, el envío de paquetería asciende a un 60% del total de comercios y empresas de servicios del país”**⁴.

¹ “Transporte de mercancías por carretera: Aspectos importantes a considerar y normativa de aplicación” KANVEL LOGISTICS & BUSINESS WORLDWIDE. Enero 2018. <https://kanvel.com/transporte-de-mercancias-por-carretera/>

² <https://www.fomento.gob.es/el-ministerio/informacion-estadistica/transporte/transporte-de-mercancias-por-carretera/publicaciones-encuesta-permanente-transporte-mercancias-por-carretera/encuesta-permanente-transporte-mercancias-por-carretera-anho2018>. Anexo I.

³ <https://www.upela.com/es/blog/panorama-la-mensajeria-y-paqueteria-un-mercado-que-se-adpta-a-las-nuevas-necesidades-89.html>

⁴ <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/correos-mrw-y-seur-dominan-el-segmento-de-paqueteria-en-espana/> 2018.

Por tanto también hay que considerar otra dificultad a consecuencia de dicho uso masivo del reparto de paquetería por carretera, ya que para hacer frente a tanta solicitud podemos hablar de una **falta de organización del trabajo unida a políticas empresariales que “anteponen”** la calidad y rapidez en atender a **cuantos más clientes mejor, a costa de la salud física, psíquica y social de las personas que trabajan con horarios tan agotadores** y en condiciones BASTANTE precarias, que desgraciadamente cada vez **se reflejan más en la siniestralidad laboral que va caracterizando este sector**⁵.

Hay que hablar de precariedad porque existe de forma ineludible en términos generales en este tipo de trabajo, por muchas razones en cuanto a:

- **Falta de control de relación contractual** ya que muchas veces no está bien regulado su contrato laboral, bajo la competencia desleal.
- **Abuso empresarial, se aprovecha de la precariedad en la que viven las personas a las que suelen subcontratar** (personas que necesitan forzosamente ganar un sueldo adicional a su trabajo principal, o en situaciones de necesidad por cargas familiares o problemas económicos), pero a raíz de las mismas se ven “obligadas” a aceptar este tipo de trabajo así como otras multitareas como carga, descarga, almacenaje según variadas mercancías y logística.
- **Falta de control de horarios laborales** (no se tienen en cuenta el número mínimo de horas de trabajo diarias ni a la semana), porque se suelen superar con creces, ya que como apuntamos al principio las empresas que acuden a los servicios de transportistas y éstos a su vez priman los intereses económicos frente a la salud de sus trabajadores/as, y sin embargo el mayor valor como en cualquier sector son las personas que trabajan para el mismo. En general no se tienen en cuenta horas extra, **ni se respetan los tiempos de conducción y descansos según reglamentación vigente**⁶ europea y nacional correspondiente. Por ejemplo puede haber casos donde se soliciten pedidos fuera de horario, incluso durante la noche hayan dormido o no, causando a estas personas trabajadoras mayor fatiga visual, mental y física que las puede llevar a sufrir accidentes laborales *“En Europa se estima (con datos de Eurostat) que hasta el 40% de todas las muertes en carretera fueron accidentes laborales”*⁷.

También hay que tener en cuenta otras CARACTERÍSTICAS, además de TENDENCIAS que podemos resumir del tipo de trabajo tan amplio y vital para la sociedad en general y no sólo en el mundo empresarial, por lo que puedan afectar a personas que trabajan en el transporte de mercancías por carreteras:

- *“En el transporte de mercancías, el **predominio de la carretera** es más intenso incluso que en el transporte de viajeros”... “En cuanto al transporte de mercancías, ampliamente dominado por la carretera, el ferrocarril ostenta una participación del tráfico reducida y con tendencia a la baja”*⁸. No es una característica y tendencia banal sino **todo lo contrario por todo lo que conlleva este uso de variadas carreteras**: distintas responsabilidades de organismos competentes, antigüedad y revisiones periódicas del vehículo, **ansiedad por el tráfico vial, falta de información y formación en PRL** en relación a este transporte laboral, **diferencias de repercusiones de distintos incumplimientos** porque no todo vehículo debe llevar tacógrafo, señalización en la red de las carreteras, barreras internacionales con su

5 J.L. Pedragosa. <https://www.prevencionintegral.com/comunidad/blog/reflexiones-sobre-prevencion-convivencia/2019/04/24/mensajeros-distribuidores-paqueteria-tristes-lideres-en-inseguridad-laboral-vial>. 2018

6 E. Coito. <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/129/el-transporte-por-carretera-normas-de-trafico-y-de-seguridad>. 2019

7 A. Gutiérrez. <http://revista.dgt.es/es/reportajes/2019/05MAYO/0521buenas-practicas-seguridad-vial-laboral.shtml#.XZHhDJubuvE>. 2019.

8 “Una manera de hacer Europa. Acuerdo de asociación de España 2014-2020”. <https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp1420/p/pa/Paginas/inicio.aspx> . P. 144 y 145.

pérdida de tiempo por temas burocráticos u otros imprevistos **reflejados en incrementar más la velocidad para recuperar el tiempo perdido**, falta de adecuadas **zonas de descanso y alimentación**, diferentes **normativas** sobre todo en rutas internacionales, etc.

- Otras características de este sector que también deben nombrarse por su relación con PRL son: el **predominio de micro empresas y de PYMES con sus consecuentes dificultades para** desarrollar las obligaciones empresariales de **consulta y participación en PRL** de estos trabajadores/as y sus representantes, así como poder acudir y reunirse con dichos representantes teniendo en cuenta que suele ser un trabajo muy solitario, con **jornadas muy cambiantes** y tan alargadas que **acusan mucho más esa soledad**, acostumbrándose forzosamente a trabajar sin dicho apoyo necesario y una casi inexistente conciliación de sus actividades laborales y su vida personal, mucho más en los casos de transporte internacional.

La principal razón por la que cada vez hay más empresas que acuden a este tipo de trabajo es el poder **ahorrar en tiempos de entrega** y en costes. Hay que considerar que este ahorro es a costa de un **MAYOR RITMO DE TRABAJO** que deben sufrir estos trabajadores y trabajadoras para cumplir con **plazos muy ajustados** de entrega de distintas mercancías, tanto en el ámbito nacional, como a países extranjeros con su consiguiente mayor dificultad, y con una amplia libertad de horarios de reparto de las mismas, que por tanto va en **DETRIMENTO DE LA CONCILIACIÓN de la vida laboral y personal** de esta población trabajadora.

Entre los OBJETIVOS que pretendemos conseguir está el de poder **facilitar a todas las partes interesadas unas pautas que permitan convertirlas en oportunidades de mejora constante** de la seguridad y salud de estos trabajadores/as, por tanto:

- Primero es necesario **identificar los** riesgos laborales que pueden afectar a los trabajadores y trabajadoras del transporte de mercancías.
- Con el fin de poder **ofrecer unas propuestas preventivas** que sirvan para optimizar sus condiciones de trabajo, **adecuándolas a las características de cada puesto** en particular (rutas, horarios, tipos de mercancías, etc.).

2. RIESGOS LABORALES DE TRABAJADORES/AS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERAS

En vista de este panorama socio-laboral, donde predominan las microempresas y PYMES pasamos a diferenciar los problemas de salud laboral más comunes que padecen estas personas trabajadoras y otros que aunque no tengan una alta incidencia también hay que tener en cuenta.

Respecto a las CONSECUENCIAS tan variadas en la salud física, psíquica y social de estos trabajadores y trabajadoras, podemos resumir sobre todo las siguientes: **fracturas por atropellos, esguinces severos, patologías crónicas lumbares y cervicales, pérdida auditiva y visual y más si tenemos en cuenta el factor edad y las exigencias psíquicas de su trabajo, cáncer de vejiga, problemas digestivos, enfermedades cardiovasculares que pueden incluso llegar a la muerte, adicciones, aislamiento social, etc. Además de poder estar expuestos a robos o ataques violentos**, con motivo de las mercancías que deben transportar hasta destino final.

PRINCIPALES PROBLEMAS DE SALUD LABORAL	OTROS PROBLEMAS DE SALUD LABORAL
<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes laborales de tráfico • Trastornos músculo esqueléticos (TME)⁹ • Factores laborales psicosociales 	<ul style="list-style-type: none"> • Por exposición a agentes químicos • Por exposición a agentes biológicos • Por exposición a vibraciones

2.1. PRINCIPALES PROBLEMAS DE SALUD LABORAL EN ESTE SECTOR

Considerando la bibliografía que hemos podido recopilar y examinar sobre temas relacionados con la seguridad y la salud en este sector, y según el concepto de salud por la OMS recogido en este amplio sentido en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), tenemos que destacar principalmente los siguientes problemas:

2.1.1. Accidentes laborales de tráfico

Los datos estadísticos sobre siniestralidad vial laboral relativos a este sector crecen cada vez más en los últimos años, por esta razón el propio INSST reconoce que es uno de los colectivos laborales que requiere de una acción y concienciación preventiva urgente por parte de todos los implicados teniendo en cuenta su mayor penosidad y peligrosidad:

*“...en la Resolución de 2010 de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social por la que se publica el acuerdo de encomienda de gestión con el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. **En dicha resolución, se insta al INSHT a realizar estudios e informes técnicos sobre las condiciones de trabajo de los sectores de actividad económica y dentro de ellos de las funciones o puestos de trabajo con mayor siniestralidad, penosidad, peligrosidad y toxicidad y en particular de los siguientes sectores: metal, madera, construcción, transporte terrestre y sector ferroviario**”¹⁰.*

Entre las posibles CAUSAS de accidentes laborales de tráfico, no sólo influyen factores externos como las condiciones climatológicas, o del tráfico; habría que tener en cuenta la fatiga física y mental acumulada, incorrecta gestión del tiempo de trabajo, falta de autonomía, tiempos de descanso insuficientes, escasa formación e información en prevención de los riesgos laborales que les puedan afectar.

Los datos de siniestralidad en este sector que muestran la preocupante realidad de los accidentes laborales de tráfico que sufren estos trabajadores/as de este imparable crecimiento de estas actividades tan fundamentales en la sociedad en general se pueden resumir de la siguiente manera¹¹:

- En cuanto a accidentes **mortales suponen un 30%**.
- De los accidentes **graves representan un 20%**.
- Y respecto a accidentes de trabajo que han causado **baja son el 10%**.

⁹ Más información de TME en general sin diferenciar sector ni actividad en Folleto “Trastornos músculo-esqueléticos relacionados con el trabajo” Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente UGT-CEC. 2019.

¹⁰ C. Díaz Aramburu, et. al. “Actividades económicas con mayor siniestralidad, penosidad, y peligrosidad: sector de la construcción. Estudio sobre el perfil demográfico, siniestralidad y condiciones de trabajo” Departamento de investigación e información INSHT. Noviembre 2010. P. 3 y 4.

¹¹ JL. Pedragosa. <https://www.prevencionintegral.com/comunidad/blog/reflexiones-sobre-prevencion-convivencia/2019/04/24/mensajeros-distribuidores-paquetaria-tristes-lideres-en-inseguridad-laboral-vial>. 2018.

Además de evitar cualquier tipo de accidente laboral, sea vial o no, hay otros datos que pueden relacionarse más bien con la “organización del trabajo” que pueden aumentar tanto su **fatiga, como sus problemas de somnolencia que suelen ser las principales causas** de dichos accidentes. Factores organizativos que destacamos en el siguiente recuadro como ejemplos de las mismas ante esta alarmante siniestralidad “registrada” y que **también se deben mejorar para que no desemboquen en tales accidentes**, independientemente de su gravedad, porque como tenemos que seguir insistiendo la fatiga se acumula y va minando la salud de estas personas:

*“Los conductores profesionales son **principalmente hombres** que trabajan en transporte (82,5%), Construcción (7%), Actividades administrativas, auxiliares y financieras (7%) e industria (3,5%). **La mitad** de los conductores profesionales **NO tiene horario fijo de entrada y salida, y casi un cuarto trabaja a TURNOS**. Estos mismos conductores profesionales trabajan casi **seis noches al mes, y tres veces al mes alargan su JORNADA más de 10 horas**. Al mes también **trabajan dos veces los sábados**”¹² (6ª Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo).*

Pero no sólo hay que tener en cuenta los datos cuantitativos, sino tenemos que llamar la atención sobre otras causas como: la **falta de previsión de programas formativos e informativos en PRL**, y otros factores más relacionados con una **inadecuada planificación** de la organización del trabajo en donde más hay que insistir debido a sus repercusiones en la salud global de estas personas, y **especialmente en todo lo relacionado al tiempo de trabajo y a descansos**, para evitar sobrecarga mental y física durante las largas jornadas que debe realizar este colectivo laboral; además de las multitareas que muchas veces se les exige sólo por dar tal servicio a cuantos más clientes en el menor tiempo posible, **descuidando una verdadera cultura preventiva y cumplimiento de las obligaciones empresariales reguladas en la LPRL**, así por ejemplo en este caso la evaluación de riesgos y sus consecuentes medidas preventivas que tengan en cuenta de forma más eficaz estos problemas de seguridad vial laboral, **en vez de culpabilizar tanto a estos profesionales**.

Si se realizase una correcta investigación de los accidentes que sufren estas personas trabajadoras, el peso de su causalidad recaería más bien en factores organizativos e incumplimientos de la normativa de PRL que en las propias características individuales de las mismas, todo lo contrario de lo que suele ocurrir.

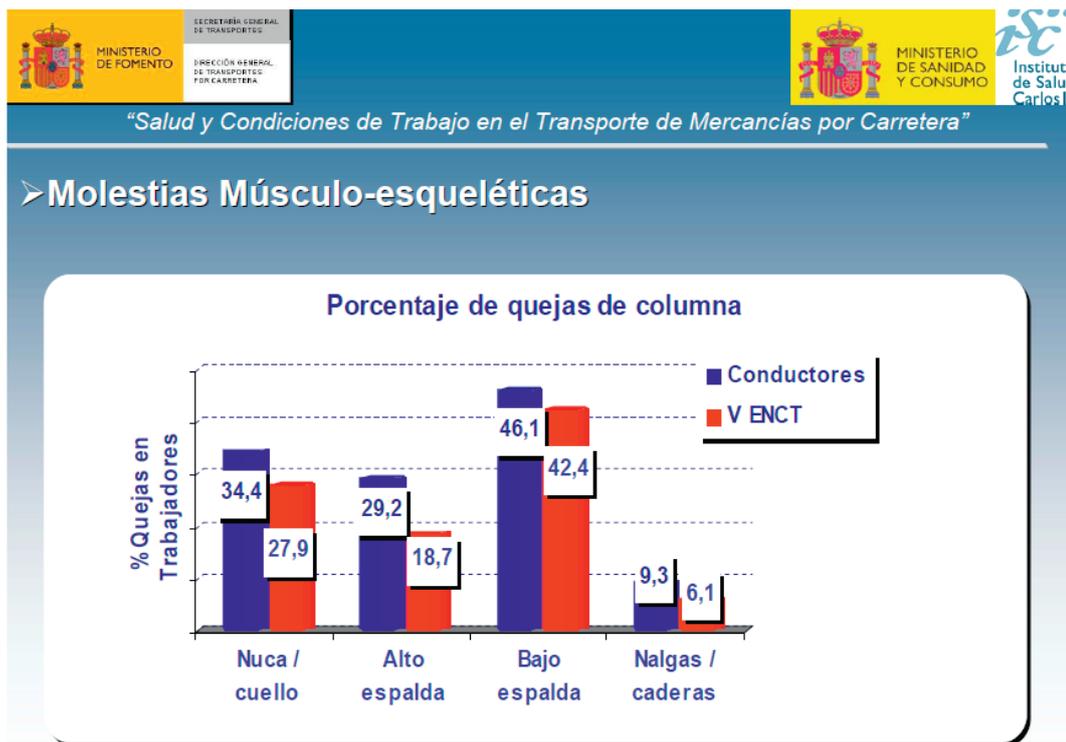
2.1.2. Trastornos músculo esqueléticos (TME)

Aunque el tema de accidentes laborales de tráfico es uno de los problemas que más nos llega de este sector, también es necesario destacar los **múltiples TME que pueden padecer** estos trabajadores y trabajadoras debido a la fatiga física, estatismo postural, exposición a vibraciones, así como el estrés laboral debido a la presión de tiempo y la necesaria rapidez en las entregas.

La sobrecarga que **acumulan con largas jornadas, a ritmos elevados, multitareas** con los consiguientes movimientos repetitivos de muñecas o posturas forzadas no sólo propias de la conducción, sino por la manipulación de distintos tipos de mercancías, con giros de tronco, levantamiento y movilización de cargas en las operaciones de carga y descarga, etc.

Todas estas situaciones también pueden causar distintos TME **especialmente en la espalda a nivel dorso-lumbar, cervical**, además de poderlos padecer en muñecas, rodillas, **pie izquierdo que queda muerto al conducir, etc.** Tales TME pueden aparecer al desarrollar funciones de almacenamiento, carga y descarga de mercancías (teniendo en cuenta las características de las cargas, como peso o volumen) **y no sólo por la fatiga acumulada durante la conducción.**

Teniendo en cuenta la opinión de trabajadores/as dedicados a este tipo de conducción y según el siguiente Estudio del Instituto de Salud Carlos III¹³ el panorama de este tipo de riesgos laborales estudiados por la especialidad preventiva de Ergonomía en el Trabajo, los podemos representar de forma más gráfica:



Además de las condiciones del vehículo y su mantenimiento (por ejemplo posibles vibraciones) también **hay que considerar la MULTIFACTORIALIDAD de situaciones que los puedan causar.**

Por ejemplo, en muchas ocasiones el reparto puede llevarse a cabo tras andar largas distancias por no poder estacionar adecuadamente, o por imprevistos en la ruta, o incluso a domicilio, donde **pueden tener que transportar cargas muy pesadas y/o voluminosas de forma manual solventando** distintos obstáculos como: estructuras o largos pasillos o zonas que no suelen conocer al no tenerlas que usar a diario según la entrega y mercancía, o sin ayuda de ascensores o carretillas entre diferentes pisos, **por lo que pueden sufrir además otros riesgos laborales, ya no sólo ergonómicos como los TME, sino también de seguridad como caídas al mismo nivel.**

¹³ "Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera" Instituto de Salud Carlos III Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. P. 21. https://www.fomento.es/recursos_mfom/saludcondicionestrabajo_1.pdf

2.1.3. Factores psicosociales

Parece que son los más olvidados o permanecen ocultos y sin embargo **suelen estar bastante presentes tras los distintos tipos de accidentes de trabajo y TME** que puede sufrir este colectivo laboral.

Suelen existir distintos factores psicosociales causantes de los mismos, tales como: condiciones climáticas dentro y fuera del vehículo, **fatiga mental, ansiedad, escasa o nula autonomía para decidir sus descansos, pausas insuficientes o no reparadoras, falta de conciliación de la vida laboral y personal, jornadas extenuantes, precariedad en sus condiciones laborales, altas responsabilidades en cuanto a las mercancías que deben vigilar** salvo en zonas específicas que dispongan de sistemas de control, aislamiento, **falta de planificación y organización del trabajo** porque a veces tienen que atender temas relacionados con el transporte durante la conducción o mientras descansa o duerme, exigencias mentales de este trabajo (**alto nivel de concentración que debe ser mantenido** durante buena parte de su jornada laboral, lo que hace que se eleve el riesgo de accidente laboral) y más si la fatiga total acumulada por varias de las anteriores causas produce en estas personas sobre todo **problemas de insomnio y/o digestivos que pueden influir en dicha conducción**, etc.

Hay que destacar sobre todo los problemas de conciliación laboral y familiar por las extensas y agotadoras jornadas de trabajo y más si estas requieren:

- La circulación de mercancías a través de varios países hasta poder llegar al destino final.
- Largas rutas nacionales que exijan a estos trabajadores/as pernoctar lejos de su vivienda y familia.

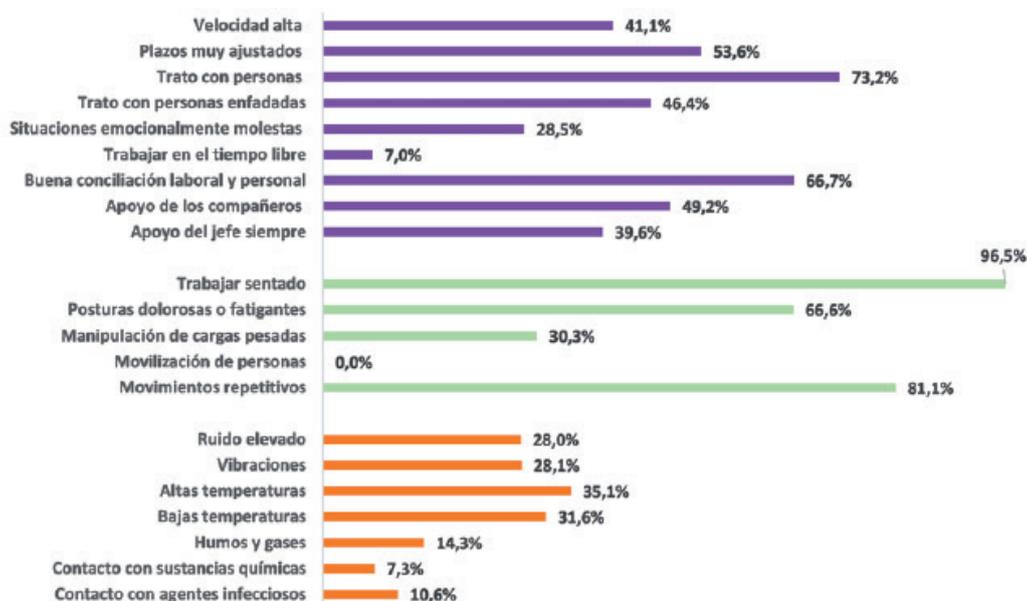
2.2. OTROS PROBLEMAS DE SALUD DE ESTOS TRABAJADORES/AS

Según el tipo de vehículo y características de las mercancías transportadas, también podemos hablar de los siguientes riesgos laborales dentro de la especialidad de Higiene Industrial que podría sufrir este colectivo laboral:

- **Químicos.** Ya que pueden estar expuestos a la gasolina transportada o usada (ya no sólo por el combustible, también por anticongelante, líquido para frenos, etc.) también puede ser por tareas de mantenimiento del vehículo en su caso.
- **Biológicos** por ejemplo al transportar animales vivos o muertos y **más si lo hace con frecuencia, sin** equipos de protección individual (**EPIS**) que protejan a estas personas trabajadoras (por ejemplo guantes de seguridad), y/o sin información, formación en PRL, ni correspondientes reconocimientos médicos que debe facilitarles el empresario como en cualquier riesgo laboral según la LPRL.
- **Vibraciones** sobre todo en espalda y muñecas por tantas horas en **posición estática** sentado/a y al volante. **También ésta exposición laboral puede sobrevenir a consecuencia de la antigüedad** de los vehículos, descuidando los sistemas de amortiguación que deben diseñarse para evitarlas o por lo menos reducir sus consecuencias (por ejemplo posibles hernias de discos vertebrales) tal y como exige la normativa de PRL sobre este riesgo laboral.

3. PROPUESTAS PREVENTIVAS FRENTE A LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE SALUD LABORAL DE ESTE SECTOR

Analizados en este sector los problemas que en salud física, psíquica y social puede sufrir este colectivo, queremos resumir las condiciones de trabajo de estos conductores profesionales:



Fuente: Gráfico 1 del "Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales" INSST 2018.

- De esta exposición se pueden **establecer prioridades donde más se tiene que trabajar** en su prevención. Así por ejemplo, se requiere una evaluación de riesgos cuya posterior planificación de medidas (artículo 16 de la LPRL) incida más en todos y cada uno de los factores que producen una incorrecta **conciliación** (como sería planificar de forma consensuada y con antelación suficiente las rutas de dicho transporte), falta de **apoyo social y por parte de jefes** (mejorando los sistemas de comunicación entre el transportista y sus jefes, así como entre estas personas trabajadoras y sus representantes especialmente en materia de PRL), así **respecto a cada una de las condiciones de trabajo que puedan repercutir en la disminución de su siniestralidad laboral**, realizando un mayor hincapié en todo lo relativo a los factores psicosociales que pueden haber en estos puestos de trabajo, siguiendo en todo momento los principios preventivos regulados en el **artículo 15 de la LPRL** especialmente como hemos insistido **en la organización de estos trabajos**.
- **Es necesario indagar de forma más profunda las causas** de su malestar físico psíquico y mental para mejorar sus condiciones de trabajo especialmente en todo lo relacionado con seguridad laboral vial y TME con motivo o consecuencia de su trabajo en el transporte de mercancías por carretera.
- Exigir una **programación periódica de la necesaria información y formación en materia** de PRL para estos trabajadores/as, como así obliga a los empresarios los artículos 18 y 19 respectivamente de la LPRL, realizando un **mayor esfuerzo en** los principales problemas de seguridad laboral vial, así como en todo lo relacionado con **sus principales causas, presión de tiempo, incorrecta organización del trabajo, fatiga físico-mental y problemas de somnolencia**.

- Utilizar la **vigilancia de la salud** como un control de medidas preventivas que se estén adoptando (EPIS, formación en TME y en seguridad laboral vial, etc.) o que sirva también para planificar nuevas medidas que mejoren la seguridad y salud de estos trabajadores/as.
- **Compartir buenas prácticas** sobre conducción laboral, carga y descarga de mercancías, exigencias psicofísicas de estos puestos de trabajo para mejorar o adoptar las medidas preventivas más adecuadas.
- **Exigir incrementos de los recursos humanos en las empresas** para evitar la sobrecarga de trabajo y los plazos ajustados, que son fuente de riesgos laborales para este colectivo de trabajadores. Estas nuevas contrataciones deberán respetar la normativa laboral vigente y garantizar unas adecuadas condiciones de seguridad y salud laboral.
- Para cumplir eficazmente las anteriores propuestas es necesario **exigir una adecuada coordinación entre los organismos competentes en la seguridad vial**, Ministerio de Fomento y Dirección General de Tráfico (revisión de la red de vías terrestres, examen de la eficacia actual de las señalizaciones, etc.).
- Para una **mayor defensa de los derechos** que todo trabajador/a tiene en materia de PRL, es **necesario un único convenio colectivo general a nivel nacional para todo este sector** que ofrezca **homogeneidad**, ya que actualmente desde la negociación colectiva sólo está respaldado por determinados convenios laborales, y así pueda **mejorar y complementar** la LPRL y su cuadro normativo, como permite el artículo 2.2 de la LPRL.
- Exigir a la **ITSS un mayor control** del cumplimiento de esta normativa que pueda favorecer la mejora constante de las condiciones de trabajo de este sector y por tanto pare la tendencia alcista de las cifras de siniestralidad del mismo.

4. BIBLIOGRAFÍA

- “Análisis de la literatura científica en materia de trabajo y salud. Sector Transporte Terrestre de Mercancías” INSHT. 2010.
- “Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales” Estudio técnico del Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo del INSST. 2018.
- “Salud y condiciones de trabajo en el transporte de mercancías por carretera” Instituto de Salud Carlos III Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. 2010.
- “Seguridad vial laboral” Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente UGT-CEC. 2019.
- S. Teomiro Salgado, et. al. “Manual de buenas prácticas de prevención de riesgos laborales en el transporte de mercancías por carretera” OSALAN. 2016.

NORMATIVA

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. (BOE nº 269).
- Real Decreto 487/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorso-lumbares, para los trabajadores. (BOE nº 97).

NOTAS TÉCNICAS PREVENTIVAS

- NTP 786. “Transporte de mercancías peligrosas por carretera: identificación e información de peligros”.
- NTP 1076. “ Muelles de carga y descarga: seguridad”.

ENLACES DE INTERÉS

- <https://directivosygerentes.es/ecommerce/noticias-ecommerce/paqueteria-mensajeria-2020>
- <https://saludlaboral-medioambiente.fesmcutg.org/categoria/sindicatos/carreteras-y-urbanos/>
- <https://www.camionactualidad.es/noticias-camiones/reportajes-camiones-vehiculo-industrial/item/6637-radiografia-del-conductor-espanol>
- <https://www.camionactualidad.es/noticias-transporte-carretera/reportajes/item/4712-negociacion-colectiva-marania-de-convenios>
- <https://www.empresaactual.com/el-sector-de-mensajeria-y-paqueteria-podria-superar-en-2018-su-maximo-historico/>
- https://www.fomento.gob.es/transporte_terrestre
- <https://www.forotransporteprofesional.es/16-casos-no-estan-obligados-utilizar-tacografo-9-vehiculos-no-tienen-lleva/>
- <https://www.manutencionyalmacenaje.com/articulos/255039-Maximo-historico-de-facturacion-en-Mensajeria-y-Paqueteria-en-2018.html>
- <https://www.upela.com/es/blog/panorama-la-mensajeria-y-paqueteria-un-mercado-que-se-adapta-a-las-nuevas-necesidades-89.html>



FINANCIADO POR:

AI2018-0004



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.

