

# GESTIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS



01/09/2023

Buenas prácticas preventivas para la gestión de los riesgos laborales en el transporte de mercancías por carretera

Esta guía marca las directrices a seguir por las empresas y las personas trabajadoras del sector del Transporte de Mercancías por Carretera para una adecuada gestión de los principales riesgos laborales existentes en dicho sector, aportando una serie de medidas preventivas frente a los mismos.

## Plan General de Actividades Preventivas 2023

# Índice

0.	Introducción	2
1.	Objetivos de la guía	3
2.	Principales riesgos del sector y su prevención	3
	2.1. Caídas de personas al mismo nivel	4
	2.2. Caídas de personas a distinto nivel	5
	2.3. Atropellos o accidentes por vehículos y/o equipos de trabajo en movimiento	8
	2.4. Exposición a vibraciones	10
	2.5. Caídas de objetos en manipulación	11
	2.6. Sobresfuerzos	12
	2.7. Exposición a ruido	15
	2.8. Exposición a temperaturas ambientales extremas	15
	2.9. Exposición a sustancias nocivas o tóxicas	17
	2.10. Factores de riesgo relacionados con la conducción	18
3.	Otros riesgos que afectan a la salud de las personas trabajadoras	20
	3.1. Fatiga y horas de trabajo	20
	3.2. Sedentarismo	23
	3.3. Alimentación e hidratación	24
	3.4. Riesgos psicosociales	27
4.	Bibliografía	

## 0. Introducción

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.

Este sector presenta unos elevados índices de mortalidad y accidentalidad de carácter grave como consecuencia entre otras causas, de los **accidentes laborales de tráfico**. Desde el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) en el año 2022 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 alta siniestralidad. Dicho estudio señala que:

- Es una **actividad predominantemente masculina** donde el **87,3% de las personas ocupadas son hombres**.
- Poniendo la lupa en la edad de los/las ocupados/as, estos tienden a concentrarse en el rango **entre los 40 y 54 años**.
- Las ocupaciones que destacan entre los/las trabajadores/as del transporte terrestre y por tubería son: **conductores/as de camiones, conductores/as de automóviles, taxis y furgonetas y conductores/as de autobuses y tranvías**, para todos los grupos de edad.
- En lo referente a la siniestralidad, cabe señalar que en dicho estudio se marca que en este sector el **índice de incidencia** de los accidentes de trabajo con baja en jornada (ATJT) fue **1,3 veces superior al mismo índice de ATJT total nacional**. Por su parte el **índice de incidencia de ATJT graves+mortales fue 2,8 veces superior al total nacional**.
- Si se analiza esta incidencia para los accidentes de peor repercusión (graves y mortales), el **Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza (CNAE 494)** destaca como actividad prioritaria y comparativamente más peligrosa.
- Los cuatro **agentes materiales** más frecuentemente involucrados en el accidente han sido: los **vehículos pesados** (camiones, autobuses y autocares), las **superficies de circulación al mismo nivel**, los **vehículos ligeros**, de carga o de pasajeros, y las **cargas manipuladas a mano**.
- Entre las formas que generaron el **accidente grave o mortal** destacan los **golpes resultado de una caída**, seguido de los **infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas** y los **choques o golpes contra un objeto** (incluidos los vehículos) en movimiento.

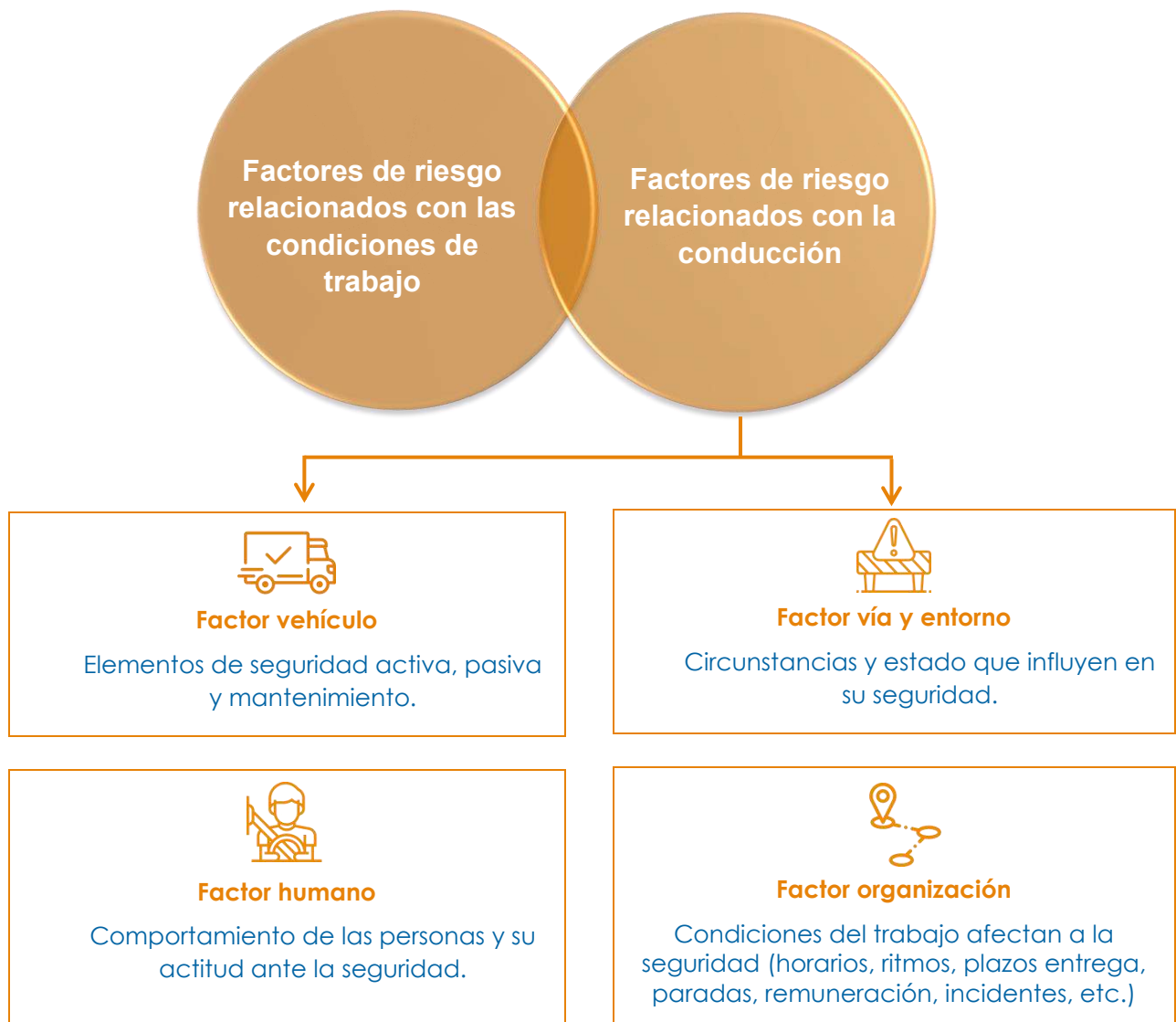
Estos datos han motivado la elaboración de la presente guía, considerando que además de lo expuesto, existen otros factores de riesgo específicos de este sector respecto al tiempo y lugar de trabajo, que afectan directamente sobre la calidad de vida, la carga física y mental, la conciliación entre la 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.

## 1. Objetivos de la guía

Con esta guía pretendemos dar a conocer los principales riesgos laborales de las actividades desarrolladas en el sector del Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza (CNAE 494), aportando una serie de medidas preventivas frente a los mismos con el objeto de contribuir a reducir la siniestralidad en este sector.

## 2. Principales riesgos laborales del sector y su prevención

Según la Organización internacional del Trabajo (OIT), entre los principales tipos de lesiones profesionales de los trabajadores del sector del transporte por carretera figuran las causadas por la colisión entre dos vehículos, el alcance o el atropello de los trabajadores por vehículos en movimiento (por ejemplo, durante maniobras de marcha atrás o de acoplamiento de la cabina con el remolque), la caída de los trabajadores desde el vehículo, los golpes sufridos por los conductores al caer objetos del vehículo o el vuelco de un vehículo. En este apartado analizaremos los principales factores de riesgo asociados a las actividades desarrolladas en el sector, que podemos agrupar en dos bloques conectados:



## 2.1. Caídas de personas al mismo nivel

La caída de personas al nivel del suelo es uno de los accidentes más frecuentes, aunque no más graves, con el resultado de fracturas, torceduras o golpes. Tiene su origen en distintas causas que producen tropiezos y resbalones.

Las medidas a tomar se refieren a tres aspectos:

### ➤ El tipo de suelo:

Se encuentran a menudo suelos resbaladizos, y es muy importante que el pavimento sea adecuado para evitar resbalones. Lo ideal son suelos impermeables, de tipo antideslizante, resistentes y fáciles de limpiar, además de contar con drenajes adecuados.

### ➤ La limpieza del suelo y orden:

Cuando se limpie el suelo hay que evitar las caídas por estar el suelo mojado, señalizando este riesgo de forma adecuada. Es fundamental el orden en la colocación de objetos, especialmente en las zonas de paso, para evitar tropiezos.

### ➤ Calzado adecuado:

Las suelas de goma son las mejores para evitar resbalones y las más recomendables para todo tipo de suelo. La suela debe tener un “dibujo” definido, con surcos que permitan un mejor agarre al suelo y ser antideslizantes. Lo más adecuado es seguir las recomendaciones sobre el tipo de calzado a emplear que se marquen en la evaluación de riesgos del puesto de trabajo.

Recomendamos consultar **otras recomendaciones preventivas y organizativas** que ayudarán a reducir las caídas al mismo nivel en la ficha informativa que podrás descargar en este [link](#).





## 2.2. Caídas de personas a distinto nivel

Estos riesgos se producen por ejemplo en el descenso y subida a las cabinas de conducción; también debido a la existencia de cambios de nivel en almacenes insuficientemente señalizados. Asimismo se deben a la inexistencia de barandillas en las cisternas o en los muelles de carga y descarga. Los daños principales causados se resumen en traumatismos, fracturas y esguinces, aunque pueden producirse lesiones más graves.

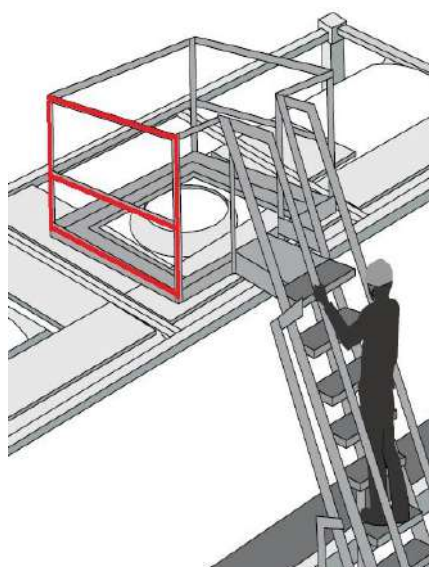
Para prevenir estos riesgos, es necesario:

- **Utilizar suelos en las plataformas antideslizantes** para prevenir los resbalones y las caídas.
- **Proporcionar barandillas en las cisternas y pasamanos en todas las escaleras** de las instalaciones. Hay que recordar que los equipos de trabajo cuya utilización prevista requiera que los trabajadores se sitúen sobre ellos deberán **disponer de los medios adecuados para garantizar que el acceso y permanencia** en esos equipos no suponga un riesgo para su seguridad y salud. Algunas opciones las comentamos a continuación:



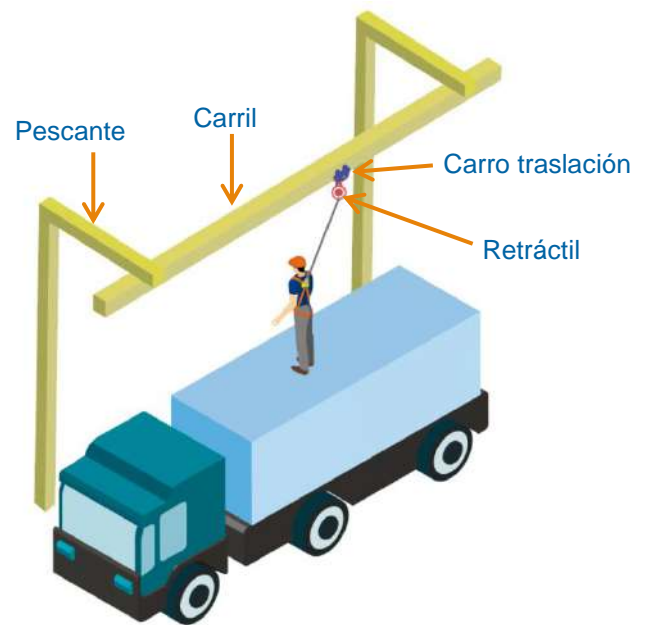
➔ Ejemplo de barandilla de protección lateral abatible de funcionamiento neumático.

- Otra opción puede ser el **uso de escaleras/plataformas especialmente diseñadas para permitir el acceso o la salida con seguridad** de las personas trabajadoras que deben acceder a **cotas elevadas**, para llenar, vaciar, limpiar depósitos de camiones cisterna o vagones ferroviarios por ejemplo. Cuentan con barandilla perimetral y permiten realizar las tareas con total seguridad.



Ejemplo de plataforma de acceso a camiones cisterna

- Recordando que deben anteponerse las protecciones colectivas al uso de equipos de protección individual, una opción para trabajar en altura puede ser el uso de **pórticos de seguridad** para las tareas que deban realizarse sobre camiones, camiones cisterna, vagones de tren, etc. Estos sistemas constan de una línea de vida o carril fijada a unos pescantes u horcas que permite que el camión (u otro vehículo) pueda aparcar justo debajo y el operario/a que trabaje sobre el mismo lo haga anclado a su dispositivo retráctil conectado al carro de traslación del sistema a **"Factor 0"**\*, evitando así cualquier riesgo de caída.



Ejemplo de pórtico de seguridad

\***Factor de caída:** es la relación existente entre la altura a la que se encuentra el dispositivo de anclaje, línea de vida o punto de anclaje, con respecto al anclaje del arnés del operario/a. **Factor 0** es la situación ideal con respecto a la caída, ya que, en caso de que se produjera, se caería 0 veces la distancia que separa al operario del dispositivo de anclaje (el punto de anclaje está instalado por encima del usuario/a).

- Proteger cambios de nivel** en los lugares de trabajo. Por ejemplo mediante la instalación de barreras y barandillas en muelles de carga y descarga.



Ejemplo protección lateral y frontal en muelles de carga



- Los/as conductores/as de camión a menudo sufren **lesiones cuando entran o salen de la cabina del vehículo**. Entre las medidas que podrían evitar que se produzcan lesiones se encuentra la mejora del diseño de la cabina para facilitar un acceso seguro. Además, deben **realizarse bajadas lentas y seguras de las cabinas**. Para conocer la forma segura de acceder/descender de la cabina, y evitar accidentes de este tipo, recomendamos la lectura de la **ficha de seguridad vial** que encontrarás en este [link](#).



- El acceso y descenso a las zonas de carga y descarga de los remolques de **todo tipo de camiones**, debe realizarse de forma adecuada evitando dar saltos para salvar el desnivel existente, ya que al hacerlo pueden sufrirse caídas y padecerse lesiones de distinto tipo (esguinces, fracturas, etc.). Como buena práctica podemos citar el uso de **escaleras con barandilla lateral** diseñadas para el acceso a camiones.



Ejemplos de escalera de acceso a camiones, con uso trasero y lateral.



### 2.3. Atropellos o accidentes por vehículos y/o equipos de trabajo en movimiento

Suelen ser los atropellos producidos por vehículos existentes en los lugares del trabajo, como transpaletas o carretillas elevadoras. Estos riesgos se suelen materializar por malas señalizaciones, o también por cansancio y somnolencia de los conductores. Así mismo, por velocidad inadecuada de los vehículos, por distracciones de los conductores, como uso de teléfonos móviles, o por estar comiendo o realizando alguna otra actividad mientras se conduce.

- Para prevenir estos daños, se estipula el riguroso **cumplimiento de las normas de circulación**, dentro de los espacios del trabajo.
- **La capacidad de carga nunca podrá ser sobrepasada**, y los vehículos habrán de ser los apropiados al lugar y la tarea.
- Asimismo se precisa la necesidad de que las **zonas de tránsito estén bien señalizadas e iluminadas**, diferenciando las zonas de circulación de las personas trabajadoras y de los vehículos.



- Realizar un **adecuado mantenimiento** de los vehículos, y **poner el freno de mano y desconectar el vehículo** cuando esté estacionado.
- **En pendientes descendentes y con carga**, se recomienda **circular marcha atrás**, prestando especial atención a la conducción.

- Se deben **evitar paradas y arranques violentos, cambios bruscos de dirección y virajes rápidos**.
- **Conducir a una velocidad segura** dependiendo hacia donde te diriges, las características que le rodean y las condiciones de trabajo.
- **Las carretillas debe disponer de los elementos de seguridad y aviso necesarios** y en buen estado (resguardos, frenos, claxon, luces, avisadores acústicos de retroceso, etc.). Estos elementos deben comprobarse con regularidad.
- **Nunca conducir hacia delante mirando por los lados**. Durante la conducción, se debe mantener la vista en dirección de avance.
- **Emplear chaleco reflectante** en aquellas zonas donde pueda existir el riesgo de atropello al existir circulación de vehículos y/o equipos de trabajo.



- En situaciones de mala visibilidad, deberemos tener en cuenta lo siguiente:
  - En caso de que la carga obstruya la visibilidad del carretillero/a, debe **pedir la colaboración de una persona (señalista)** para que lo guíe y oriente.
  - La señalización se mantendrá en buenas condiciones. Se mejorará la visibilidad en los puntos críticos, mediante la **colocación de espejos**, etc.
  - **Reducir la velocidad en zonas de poca visibilidad, puertas de entrada, cruces y giros en curva y utilizar las señales luminosas y acústicas**.
  - **Si no es posible tener visibilidad por encima de la carga, el transporte se debe realizar marcha atrás**.

Para profundizar en las medidas preventiva a adoptar para evitar accidentes de este tipo durante el uso de carretillas elevadoras y transpaletas, recomendamos la lectura de la [guía](#) que encontrarás en este [link](#).



## 2.4. Exposición a vibraciones

La mayor parte se producen en la conducción. Son debidas tanto a diseños antiguos y poco adaptados de las cabinas de conducción, como a las malas posturas de los conductores. También son posibles causas el mal estado de la calzada o de los sistemas de amortiguación del vehículo.

Para prevenir estos riesgos se aconseja **revisar los sistemas de amortiguación de los vehículos periódicamente** para verificar su perfecto estado de conservación, y la adquisición de vehículos con **cabinas y asientos ergonómicos** y su periódico y constante mantenimiento. El **asiento del conductor es un elemento clave que ayuda a reducir las vibraciones** que se transmiten a todo el cuerpo y que también pueden afectar a la visión, la coordinación y la capacidad funcional general de los conductores, además de contribuir a un aumento del riesgo de accidentes.

También se precisa la necesidad de **guardar posturas correctas durante la conducción**. Te dejamos las claves para hacerlo de forma adecuada en esta infografía ([link](#)).

### Higiene postural

Postura correcta para conducir

#### ¿SABES SENTARTE CORRECTAMENTE AL VOLANTE?

Un aspecto muy **importante** a la hora de conducir es **adoptar una postura correcta**. Por un lado, ayuda a que el cuerpo esté cómodo y no acumule fatiga, y por otro, **permite** al conductor **reaccionar** lo más **rápido** posible ante cualquier imprevisto. A continuación te explicamos cómo lograr una postura adecuada durante la conducción:

**Reposacabezas**  
Su zona central debe colocarse a la altura de las orejas

**Cinturón de seguridad**  
Ajustado sobre la clavícula y el pecho, sin oprimir, tensándolo en la pelvis para no colarnos por debajo de él en caso de accidente frontal.

**Regulación del volante**  
Los hombros y músculos de la espalda deben quedar relajados. Debe existir una buena visualización del cuadro de instrumentos y la carretera.

**Temperatura habitáculo**  
Si el vehículo dispone de climatizador, la temperatura ideal es de 20 °C.

**Inclinación respaldo**  
Asiento inclinado hacia atrás entre 15 y 25 grados, para que el muslo y la cadera formen un arco de 110 a 120 grados.

**Regulación del asiento**  
Las piernas deben formar un ángulo respecto a los muslos de unos 135 grados para llegar a los pedales con comodidad.

**Posición de manos al volante**  
Se recomienda colocarlas en la posición 'diez y diez' imaginándote que el volante es la esfera de un reloj.

Plan General de Actividades Preventivas 2019



## 2.5. Caídas de objetos en manipulación

Entre los factores que pueden acarrear estas caídas, está una mala manipulación de los objetos, ya sea por falta de atención, porque los instrumentos para la manipulación no sean los correctos, o porque el tamaño y las proporciones de los mismos sean inadecuados. También por deficiencias en los vehículos y la maquinaria de la manipulación.

Para prevenir estos riesgos, se recomienda adoptar las siguientes medidas:

- **Evitar manipular objetos especialmente peligrosos, con filos cortantes o resbaladizos.**
- **Mantener las zonas de circulación y las salidas convenientemente señalizadas y libres de obstáculos** respetando la anchura de los mismos para facilitar, en la medida de lo posible, el paso simultáneo de las personas y los equipos de transporte de cargas y prevenir los golpes contra objetos y las caídas, manteniendo la necesaria distancia de seguridad.
- **Mantener en todo momento el orden y la limpieza** en los locales donde se realice cualquier tipo de tarea. Recoger toda la herramienta y el material al finalizar la jornada. Depositar las basuras y desperdicios en recipientes adecuados.
- Cuando sea necesario, las **zonas de los lugares de trabajo** en las que exista riesgo de caída, de caída de objetos o de contacto o exposición a elementos agresivos, deberán estar **claramente señalizadas**.
- **Evitar el paso de las cargas por encima de lugares de trabajo** no protegidos ocupados por trabajadores.
- Los **equipos de trabajo que sirvan para la elevación de cargas** deberán emplearse de forma que se pueda **garantizar su estabilidad**, teniendo en cuenta la naturaleza del suelo. **Se revisarán periódicamente el estado de los elementos de elevación y de sujeción de las cargas:** eslingas, cadenas, ganchos, grilletes, etc.
- Cuando existan, los **palets o plataformas deberán ser adecuados para la carga que se desea transportar** y encontrarse en buen estado. Su longitud no debe exceder de las dimensiones del equipo de transporte utilizado.
- **Asegurar y sujetar debidamente la carga para evitar su desplazamiento y/o caída** durante su manipulación o traslado. Si es necesario, **se emplearán elementos auxiliares que permitan sujetarla adecuadamente** (puntales, barras de bloqueo, etc.). En ningún caso deben añadirse contrapesos adicionales para aumentar la capacidad de carga máxima establecida por el fabricante. Antes del transporte debe **verificarse que las cargas transportadas no puedan deslizarse ni caerse**.



## 2.6. Sobresfuerzos

Entre las causas que los provocan están el **mantenimiento constante y repetido de las posturas**, así como la **falta de espacio** suficiente para poder variarlas y relajar los miembros. También la **carga manual de objetos** muy grandes o excesivamente pesados. Para evitar los sobreesfuerzos se debe **proveer a las personas trabajadoras de todos los medios mecánicos de transporte y manipulación que estén disponibles**, de manera que se les evite los riesgos de la manipulación manual. Así, se debe hacer hincapié en aspectos como:

- Las condiciones de levantamiento y manipulación de cargas dependerán de lo que se haya convenido con los expedidores y los receptores de los envíos. Es recomendable la **paletización de todas las cargas**.
- Debería **disponerse de accesorios de elevación adecuados**. Utilización de:
  - **Grúas y carretillas elevadoras** adaptadas a cada una de las necesidades de la manipulación.
  - **Sistemas transportadores** en el interior de las naves, como **sistemas de rodillos**.
  - **Carretillas de mano, transpaletas y carros de transporte**, que reduzcan la cantidad de esfuerzo empleada en el manejo de cargas.
  - **Utilización de mesas elevadoras**, ajustables a la altura de trabajo.



Carro transporte



Transpaleta



Mesa elevadora

- Cuando la mecanización no sea posible, se deberán facilitar todas las medidas organizativas necesarias para aminorar los riesgos de dicha carga manual. En concreto, se deberá actuar sobre las dimensiones de las cargas y sobre el ambiente de trabajo. También se deberá proveer a las personas trabajadoras de la información y formación oportuna **sobre cómo manipular manualmente las cargas con los mínimos riesgos posibles**, es decir:
  - **Examinar la carga antes de manipularla** tratando de localizar zonas que puedan resultar peligrosas en el momento de su agarre (aristas, bordes afilados, puntas de clavos, etc.).



- **Situar la carga** en el lugar más favorable para la persona que tiene que manipularla de manera que esté **cerca de ella, enfrente y a la altura de la cadera. Doblar las rodillas, nunca la cintura. Levantar la carga gradualmente, sin girar el tronco, ayudándose de la fuerza de las piernas.**
- **Planificar el levantamiento** eligiendo los puntos de agarre más adecuados y el lugar de destino de la carga. Apartar del trayecto los posibles obstáculos que puedan entorpecer el transporte.
- **Cuando las dimensiones o el peso** de la carga así lo aconsejen, deberá recurrirse al **fraccionamiento o rediseño de la misma.**
- Manejar una carga **entre dos personas cuando las medidas o el peso del objeto impidan que una sola persona pueda trasladarlo de forma estable.** En estos casos se deberá programar una manipulación coordinada, asegurando un agarre correcto de la carga.
- Siempre que sea posible, **utilizar ayudas mecánicas adecuadas** para el transporte de cargas (carretillas, transpaletas, etc.), haciendo uso de montacargas o ascensores en caso de existir siempre que sea factible.

Puedes encontrar unas **pautas para una adecuada manipulación manual de cargas** en esta colección de fichas informativas:

- [Normas básicas para el levantamiento de cargas](#)
- [Manipulación de cargas alargadas](#)
- [Manipulación de cargas tipo saco](#)





En relación a la postura, cuando el asiento del conductor está mal diseñado, regulado o no dispone de medios de ajuste para mejorar el apoyo y la comodidad del conductor, existe un mayor riesgo de sufrir **molestias de espalda** y, en general, daños musculares y óseos. Un **diseño ergonómico adecuado del puesto** supone tener en cuenta que:



- El **ajuste y la distancia del volante con respecto al asiento** debe poder adaptarse a las distintas condiciones antropométricas y morfológicas del conductor/a, en especial a la baja o alta estatura, distinta longitud de brazos y piernas o especial volumen abdominal.



- El **asiento del conductor** debe contar con mecanismos que permitan al trabajador **regular y ajustar la amortiguación** del asiento, la **longitud e inclinación** de la base, la **altura**, el **apoyo lumbar** y la **inclinación del respaldo**.
- La **superficie del asiento** será de material **transpirable y antideslizante**.
- El **tablero de instrumentos** debe ser **cómodo, accesible, visible** y estar coordinado para ello con las distintas posibilidades de modificación en altura y profundidad del volante.
- Una **cabina de conducción** bien diseñada debe ofrecer una **buena visibilidad** al conductor/a, tanto frontal como lateralmente.
- Los **espejos retrovisores** deben poder **regularse de forma adecuada** para evitar igualmente la adopción de posturas forzadas durante su uso en la conducción.

## 2.7. Exposición a ruido

Las principales **fuentes de ruido** a las que están expuestas las personas trabajadoras del sector del transporte por carretera son los producidos por el propio vehículo o por los vehículos y maquinaria existentes en las áreas de trabajo. También por los golpes bruscos o los impactos de objetos y elementos metálicos.



El tráfico por carretera y los vehículos comerciales más antiguos pueden exponer a los conductores/as a niveles de ruido elevados.

Estos riesgos podrán prevenirse con una **evaluación de los niveles de ruido existentes** (adoptándose las medidas preventivas que resulten oportunas en base a dicha evaluación conforme a lo estipulado en el Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido), y un **correcto mantenimiento de la maquinaria utilizada**, ya sean vehículos de conducción o de manipulación. Ha de enfatizarse la relevancia de **insonorizar las cabinas de los vehículos de transporte**, así como la conveniencia de **recurrir a protectores auditivos cuando los niveles de ruido sean excesivos** (nunca durante la conducción). Se recomienda **revisar periódicamente el ensamblaje del tubo de escape y el silenciador del vehículo**.

## 2.8. Exposición a temperaturas ambientales extremas

Es uno de los riesgos considerados menos frecuentes. Se deben a la **deficiente climatización**, tanto de los vehículos demasiado antiguos, como de las instalaciones de trabajo. También existe la posibilidad de **que las operaciones de carga y descarga se realicen en condiciones de temperaturas extremas**. En este sentido recordar que en el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, se recoge la **prohibición con carácter general de que el conductor/a realice la carga y descarga de la mercancía y soportes en vehículos superiores a 7,5 toneladas**, permitiendo excepciones puntuales que quedan recogidas en el propio texto.

Para prevenir estos riesgos, se recomienda realizar una **ventilación adecuada tanto de la cabina de conducción como de los espacios cerrados de trabajo**, además de emplear los **sistemas de climatización del vehículo** para mantener una temperatura adecuada en el habitáculo.



Para que el **sistema de climatización/AA.CC.**, pueda establecer unas condiciones confortables de temperatura, se realizarán **operaciones de mantenimiento periódicas**.

Se aconseja **usar ropa adecuada a las condiciones térmicas**, así como **realizar descansos y paros** cuando estas temperaturas sean extremas.

Se deberá **controlar la hidratación** cuando haya altas temperaturas, y especialmente se eliminará el consumo de alcohol y otras bebidas con cafeína, ya que favorecen la deshidratación.

Además se recomienda **organizar el trabajo en la medida de lo posible atendiendo a la época del año**, esto es, programar los trabajos de manera que se reduzca la exposición al sol, intentando desarrollar a primera hora las tareas que requieran mayor esfuerzo o se desarrollen en zonas desprotegidas y a pleno sol. En épocas de bajas temperaturas, los trabajos en las zonas más frías (naves, espacios sombreados...) deberán planificarse en las horas centrales y más cálidas del día, controlando la exposición directa a las corrientes de aire y la humedad.

En el tríptico sobre el **golpe de calor** que presentamos a continuación, se puede encontrar la información necesaria para reconocer los factores de riesgo, así como los síntomas y las medidas preventivas que deben adoptarse ante esta situación ([link](#)).



Además te recomendamos visualizar este video con información adicional al respecto:

 [Visualizar video](#)





## 2.9. Exposición a sustancias nocivas o tóxicas

Los conductores de vehículos comerciales están **expuestos a humos, gases y vapores**. Esta exposición podría ser consecuencia de los gases emitidos por los motores de los vehículos mientras se encuentran en las terminales con el motor al ralentí, esperando su turno o cargando y descargando mercancías. También pueden verse expuestos a otros productos químicos nocivos cuando cargan y descargan contenedores, preparan el vehículo, limpian vehículos utilizados para la eliminación de residuos o como consecuencia de los productos químicos usados en la eliminación de residuos o de productos químicos orgánicos volátiles.

Los conductores pueden estar expuestos asimismo a **sustancias cancerígenas contenidas en las partículas presentes en las emisiones de diésel y a sustancias químicas cancerígenas que transporten como carga** en sus vehículos (por ejemplo, durante el proceso de carga de los depósitos o al reabastecerse de combustible).

Otras fuentes de exposición a partículas son el **polvo ambiental y el polvo procedente de las cargas y los productos transportados y de los desechos**.

Como medidas preventivas para este tipo de riesgos, se recomienda **usar recipientes y contenedores adecuados, seguros y revisados** contra escapes.

Se añade a lo anterior la necesidad de tener los **contenedores completamente cerrados**, y la obligación de **ventilar y de tener extractores** en los espacios donde se pudieran estar produciendo combustiones o condensaciones de vapores tóxicos.

Las emisiones de **gases de combustión** del motor deben mantenerse **dentro de los límites permitidos**. En los lugares deficientemente ventilados se mantendrá **el motor del vehículo apagado**.

Si se realizan **operaciones de limpieza y mantenimiento sobre el vehículo**, o si por la naturaleza de la carga se tiene contacto con sustancias peligrosas se deberán seguir siempre las **instrucciones de seguridad** proporcionadas por la empresa, el servicio de prevención y las **Fichas de Datos de Seguridad (FDS)** de los productos utilizados, **empleándose los EPI's que resulten necesarios**.



## 2.10. Factores de riesgo relacionados con la conducción

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, ya que se ven expuestos periódicamente a los peligros de la carretera y a los riesgos generados por los demás usuarios entre otros.

Para evitar estos riesgos algunas medidas preventivas generales que se recomienda adoptar son las siguientes:

- En todo momento se deberán **respetar escrupulosamente todas las normas de tráfico establecidas en el Código de Circulación**, manteniendo una velocidad adecuada a la vía transitada, las condiciones meteorológicas, de visibilidad y teniendo presente la fuerza ejercida por la inercia de la carga.
- **No sobrepasar nunca la capacidad nominal de la carga** indicada para cada vehículo en particular.
- Se deberá **llevar un control sobre las revisiones periódicas establecidas**, especialmente aquellas relativas a la seguridad, como la verificación de niveles de líquidos de freno, de la presión y desgaste de los neumáticos, y del líquido de limpiaparabrisas.
- **Evitar cualquier tipo de distracción al volante**, como puede ser la manipulación de GPS o teléfono móvil.
- **En caso de avería**, se utilizarán los dispositivos de señalización de emergencia que se deben incluir en el vehículo, y para transitar por cualquier vía pública se deberá **llevar un chaleco reflectante homologado**.

- Deben **planificarse las rutas**, seleccionando carreteras que ofrezcan mayores niveles de seguridad y previendo la realización de paradas o descansos.



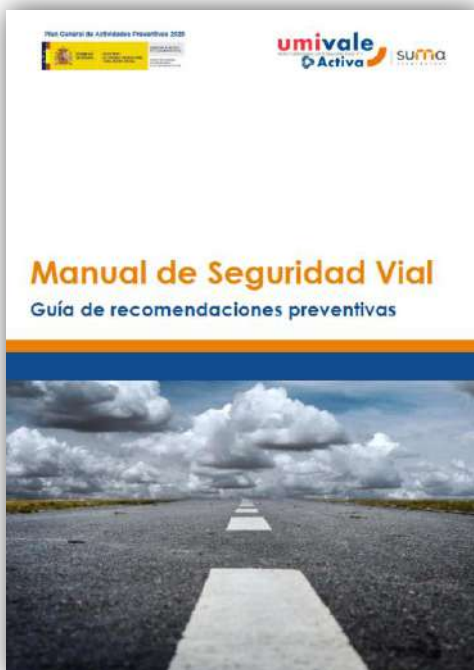
- Algunos vehículos disponen de un **tacógrafo** que permite registrar de manera automática datos acerca de la marcha del vehículo y de determinadas actividades de los conductores. Los discos diagrama (tacógrafo analógico) y la tarjeta de conductor (tacógrafo digital) son personales de cada conductor, por lo tanto, acompañarán a éste y no al vehículo. **Los conductores deberán saber manejar perfectamente los tacógrafos**.

- **Se respetarán los límites de velocidad de la vía** por la que se circule, adaptándose la misma a las circunstancias de la vía, del vehículo, del tráfico, de la climatología existente en cada momento, y de la carga y de su naturaleza.
- **No se conducirá bajo los efectos de las drogas o del alcohol.** Su ingesta influye en la capacidad para conducir, deteriorando las capacidades psicomotoras y alterando la conducta y la capacidad de reacción.
- Se mantendrá una **distancia de seguridad adecuada entre vehículos**, aumentándola en caso de condiciones climatológicas adversas.
- Cuando sea necesario, **utilizar gafas de sol adecuadas** para disminuir el riesgo de accidente por deslumbramiento.
- **Antes de tomar cualquier medicamento, se consultará con el médico si pueden afectar a la conducción.**
- **Se respetarán las pausas legalmente establecidas** y no se excederá la jornada de trabajo habitual.



Como complemento de las medidas especificadas en este apartado y para ampliar información se recomienda la lectura de estos dos **manuales de seguridad vial**:

[Link](#)



[Link](#)





### 3. Otros riesgos que afectan a la salud de las personas trabajadoras

La evidencia científica muestra 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 los apartados precedentes, y otros, relacionados con el estilo de vida inducido por la propia profesión. A continuación analizaremos algunos de ellos y daremos unas pautas para una adecuada prevención de los mismos.

#### 3.1. Fatiga y horas de trabajo

La fatiga de los conductores es distinta de la fatiga física originada por un esfuerzo excesivo. En este caso **la somnolencia es una de las características predominantes de la fatiga**. 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.



Según la OIT los conductores profesionales, especialmente los que realizan servicios de largo recorrido, encaran **numerosas dificultades para poder dormir y descansar suficientemente**. A continuación se señalan algunos factores que contribuyen a la fatiga de los conductores:

- Tiempo de sueño limitado durante los períodos principales de sueño.
- Horario de trabajo ampliado (a lo que se suman largos desplazamientos hasta el lugar de trabajo en el caso de muchos conductores).
- Horarios de trabajo cambiantes, rotatorios o que obligan a dividir el tiempo de sueño diario en dos períodos.
- Horarios de trabajo imprevisibles con cambios comunicados con poca antelación.
- Programas de trabajo que no son acordes con el sueño natural o los ritmos circadianos (los ritmos biológicos del organismo en periodos cercanos al de las 24 horas de un día).
- Lugares para dormir desconocidos o incómodos.
- Dificultades para encontrar un lugar de estacionamiento seguro y tranquilo para descansar.
- Tensiones generadas por plazos de entrega muy ajustados y demoras que el conductor no puede controlar.
- Pago por kilómetros recorridos, lo que puede incentivar la prolongación del tiempo de trabajo.
- Poco ejercicio físico.
- Alimentación deficiente.
- Factores de estrés ambiental (por ejemplo, el calor, el frío y la falta de ventilación).

La mayoría de los accidentes relacionados con la fatiga ocurren cuando los conductores están solos, algo habitual en el caso de los conductores de camiones. **A medida que los conductores comienzan a tener sueño, pierden gradualmente el control del vehículo.** Los accidentes causados por la fatiga a menudo son graves y pueden consistir en vuelcos, choques contra elementos fijos o impactos contra vehículos que se aproximan de frente.

Para la prevención de accidentes por fatiga, el primer paso es **conocer los síntomas de la fatiga para poder detectar y evitar esta falta de energía** durante la conducción. Los recogemos en la siguiente tabla:

Síntomas de la fatiga al volante
<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Dificultad para concentrarse.</li><li>&gt; Parpadeo frecuente o párpados pesados.</li><li>&gt; Experimentar pensamientos errantes o inconexos.</li><li>&gt; Frotarse los ojos.</li><li>&gt; Bostezos frecuentes.</li><li>&gt; Dificultad para mantener la cabeza erguida.</li><li>&gt; Desviarse de un carril a otro.</li><li>&gt; Sentirse inquieto e irritable</li><li>&gt; Dificultad para recordar los últimos kilómetros recorridos, como si hubiéramos conducido “en automático”.</li><li>&gt; Tener problemas para ver correctamente las salidas y señales de tráfico.</li></ul>

Entre las **medidas preventivas** a adoptar frente a la fatiga recomendamos las siguientes:

- > **Se respetarán los períodos de conducción establecidos en la normativa vigente.** Al respecto se recomienda consultar lo descrito en la página del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en este [link](#).
- > **Se descansará y dormirá las horas necesarias.** Se deberán **respetar los tiempos de descanso** y, en las rutas nocturnas con doble conductor, se aprovechará para dormir. Tener un sueño reparador diariamente hará que sufrir de fatiga durante la conducción sea menos probable.



- **Se planificará una conducción segura**, teniendo en cuenta la ruta a realizar, las características del tráfico, las condiciones meteorológicas, etc.
- **Si se percibe malestar general, somnolencia, cansancio** o cualquier otra causa que pueda influir en la conducción, **debe detenerse el vehículo**.
- Siempre que sea posible, se intentará **adaptar el ritmo de vida a los turnos de trabajo para descansar adecuadamente y conciliar la vida familiar y social**.
- **Debe mantenerse una alimentación saludable y equilibrada**, respetando un horario fijo de comidas y no ingiriendo alcohol ni drogas.
- **Mantener un adecuado nivel de hidratación** durante la conducción, ya que contribuye a reducir la fatiga.
- En caso de ingerir **medicamentos**, es importante **confirmar que no están contraindicados para la conducción** (consultar el prospecto). Recordar que cualquier medicación debe tomarse siempre previa consulta con un médico.
- **Durante la conducción, cambiar periódicamente el punto enfoque sobre la carretera**, esto impide el mareo y la sensación de sueño.
- **Uso de contramedidas tecnológicas**: Cada vez más los fabricantes de vehículos están incluyendo **sistemas de detección de fatiga en los conductores y otras medidas de seguridad** para evitar que se produzcan accidentes por somnolencia (detección de objetos en ángulo muerto, alertas por cambio de carril, etc.).

Puedes encontrar consejos adicionales para combatir la fatiga al volante en la **ficha de seguridad vial** que encontrarás en este [link](#).

**Ficha Seguridad Vial N° 19: La Fatiga** 2020



La fatiga al volante es uno de los factores de riesgo más comunes y peligrosos para la conducción. Se ha calculado que conducir fatigado se relaciona, de manera directa o indirecta, en al menos un 20-30% de los accidentes de tráfico.

Su principal causa es conducir sin descanso durante demasiado tiempo.

¿Cómo nos afecta la fatiga en la conducción?

- Es frecuente la sensación de pesadez en el cuerpo.
- En la cabeza suelen experimentarse pequeñas migrañas y sensaciones de presión, especialmente en las sienes.
- También es común que aparezcan hormigueos, picores y calambres en brazos y piernas.
- Los dolores de nuca y de espalda son muy habituales y hacen incómoda la conducción, lo que suele repercutir en frecuentes y peligrosos cambios de postura.
- Los movimientos se vuelven más lentos, menos precisos y menos eficaces, lo que implica que **aumenta nuestro tiempo de reacción** ante situaciones de peligro.
- Suele aumentar el número y la duración de los parpadeos, por lo que los ojos permanecen cerrados durante más tiempo.
- Si la fatiga es elevada, pueden incluso producirse ilusiones ópticas, tales como percibir brillos, luces, sombras o deformaciones de la carretera.
- Los ojos suelen quedar parcialmente cerrados, lo que, además de reducir el campo visual, es un indicador del aumento del nivel de somnolencia.
- La visión puede volverse borrosa, lo que reduce la agudeza visual.

Plan General de Actividades Preventivas 2020



**Ficha Seguridad Vial N° 19: La Fatiga** 2020

Consejos para evitar la fatiga al volante

1. **DORMIR**: Antes de viajar, dormir al menos 7 horas y no ponerse en marcha después de una jornada de trabajo.
2. **TEMPERATURA**: Procurar mantener una temperatura agradable (alrededor de 24º C), y ventilar de vez en cuando para evitar la sequedad en el interior del coche.
3. **SÍNTOMAS**: Conocerlos es la mejor forma de prevenir la fatiga: malestar físico, parpadeo constante, calambres...
4. **PARADAS**: Durante el viaje, parar y descansar cada 2 horas o cada 200 kilómetros y estirar las piernas.
5. **HIDRATACIÓN**: Mantenerse bien hidratado (agua o refrescos). La falta de líquidos provoca una reducción de la atención, dolor de cabeza y cansancio muscular.
6. **CAFÉ**: Un estudio de Intras y Resival asegura que descanso y consumo de café reduce un 36% los despistes, un 26% la sensación de somnolencia.
7. **NO AL ALCOHOL**: Nunca beber alcohol o consumir otras drogas si va a conducir, y consultar al médico si se están tomando medicamentos.

Recuerda: La mejor estrategia para contrarrestar el efecto de la fatiga diaria es tener unos hábitos de descanso adecuados.

Plan General de Actividades Preventivas 2020



### 3.2. Sedentarismo

Los conductores profesionales, especialmente los camioneros, al **tener que estar al volante de sus vehículos durante muchas horas seguidas**, sin poder realizar más descansos que los establecidos para poder llegar a tiempo a destino, se enfrentan al **riesgo del sedentarismo** y los problemas asociados de salud que este conlleva.

Un **estilo de vida inactivo** puede ser una causa de muchas enfermedades crónicas. Al no hacer ejercicio en forma regular, aumenta el riesgo de:

- > Obesidad.
- > Enfermedades del corazón, incluyendo enfermedad coronaria e infarto.
- > Presión arterial alta.
- > Colesterol alto.
- > Accidente cerebrovascular.
- > Síndrome metabólico.
- > Diabetes tipo 2.
- > Ciertos tipos de cáncer, incluidos los de colon, mama y de útero.
- > Osteoporosis y caídas.
- > Aumento de sentimientos de depresión y ansiedad.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) la **inactividad física** es uno de los principales factores de riesgo de mortalidad por enfermedades no transmisibles. Las personas con un nivel insuficiente de actividad física tienen **un riesgo de muerte entre un 20% y un 30% mayor en comparación con las personas que alcanzan un nivel suficiente de actividad física**.

Por ello te damos unos **consejos para aumentar la actividad física especialmente en el puesto de conductor**:

- > En el transporte de mercancías por carretera los conductores/as pueden **aprovechar las paradas obligatorias** establecidas por ley **para ejercitar y mover su cuerpo**. No es necesario emplear la totalidad del tiempo de la parada en realizar ejercicios, ya que son estos momentos en los que los conductores deben aprovechar para descansar, pues el sueño es vital para disfrutar de buena salud y de buenas condiciones para conducir, pero también hay que tener en cuenta que debido a la inactividad física del puesto es recomendable hacer **pausas activas de unos 10 minutos**.
- > También pueden practicarse **ejercicios de forma previa a la actividad laboral y tras finalizar la misma**. Los **ejercicios de calentamiento previos a conducir** durante muchas horas **y posteriores** permiten disminuir no solo las lesiones, sino situaciones de tensión e incomodidad muscular. Así como disminuir la sensación de cansancio general.





- Recordar que el **entrenamiento de abdominales y lumbares** ayuda a reducir lesiones de espalda propias de la posición de conducción. En la siguiente guía te proponemos una batería de **ejercicios a realizar para prevenir el sedentarismo y evitar la aparición de trastornos musculoesqueléticos**:

[Link](#)



Recuerda que **se recomienda realizar actividad física de manera regular para mantener el tono muscular y mejorar la actitud postural.**

### 3.3. Alimentación e hidratación

Los conductores y conductoras de vehículos de mercancías, debido al número de horas de conducción y/o trabajo que realizan (junto con la inactividad física que ello implica), tienen una elevada probabilidad de presentar patrones de vida menos saludables y problemas de salud. **Entre los aspectos que deben cuidar se encuentra la alimentación diaria.** Llevar una dieta saludable cuando estás de ruta puede ser difícil, en lugar de ir directo al primer restaurante de comida rápida que se vea o alimentarse con platos precocinados, hay que **intentar elegir la comida por su valor nutricional.**

Durante el viaje es conveniente **mantener unos principios generales relacionados con la alimentación,** que **debe estar basada en una dieta variada** para garantizar el equilibrio entre grupos de productos que aportan diferentes nutrientes.

Asimismo, también debe **mantenerse el equilibrio energético diario**, es decir, la ingesta calórica y el gasto calórico deben ser iguales. En este sentido, hay que tener en cuenta que la conducción, en condiciones normales, no supone un gasto energético que obligue a aumentar la ingesta.



Para quienes realicen regularmente trayectos de largo recorrido y, por tanto, hagan sus comidas principalmente en carretera, las **recomendaciones generales** cobran una importancia especial. Algunas básicas son:

- **Tomar fruta fresca** como postre.
- **Alternar** el consumo de **carne y pescado**.
- **Tomar legumbres y verduras**.
- **Limitar el consumo de embutidos, bollería industrial y carnes grasas y aprovechar los alimentos de temporada.**

También es recomendable **variar las técnicas culinarias** (vapor, plancha, cocido, asado, fritura), así como la elección de una **grasa saludable para el aliño**, como es el **aceite de oliva virgen extra**.

Los conductores y conductoras profesionales deben **tener especial cuidado con el déficit de micronutrientes (vitaminas y minerales)**, puesto que dietas deficientes en hierro o ácido fólico acentúan el cansancio y aumentan la falta de atención.

Por otra parte, un problema habitual puede ser el **estreñimiento**, causado por la escasez de fibra ingerida, el estrés, la ansiedad o la baja actividad física practicada. Por ello, **se recomienda que la ingesta de fibra sea mayor y aumentar la práctica de actividad física**.

Además mantener **una adecuada hidratación es fundamental**. Hay que **intentar evitar las bebidas energéticas, con gas e incluso los zumos envasados**, ya que contienen grandes cantidades de azúcar. **El agua es la alternativa perfecta** para mantenerse hidratado y cuidar de la salud. La OMS y numerosos especialistas de la salud y la nutrición recomiendan **beber cada día entre dos y tres litros**. Pero cada persona requiere una determinada ingesta de agua en función de diversos factores como la edad, el sexo o la actividad física que se lleve a cabo.

Beber la cantidad adecuada de agua puede ayudar a normalizar la presión arterial, estabilizar la frecuencia cardiaca, proteger los órganos y tejidos, mejorar la digestión y mucho más. Por este motivo, **una hidratación adecuada es fundamental para mantener un estilo de vida más saludable en la carretera**.



Como resumen a continuación se señalan unas pautas/**decálogo para el cuidado de la alimentación durante la ruta**:

- Mantener una **dieta variada, equilibrada y moderada**.
- **Planificar la alimentación** del conductor y los compañeros/as de viaje.
- **No omitir el desayuno**.
- **Distribuir el consumo de alimentos** en 4 ó 5 comidas.
- **Evitar comidas copiosas y muy ricas en grasas**.
- Detenerse **cada 2 horas** un mínimo de 10 minutos, **comer algo ligero e hidratarse**.
- **Llevar bebida en el vehículo** (preferiblemente agua).
- Para evitar la distracción, **no consumir alimentos al conducir**.
- Los **frutos secos** son **ideales** en el complemento **de media mañana y meriendas**.
- **No renunciar a una buena alimentación al viajar**: aprovechar las rutas gastronómicas para probar alimentos y restaurantes autóctonos.

Finalmente indicar que muchos de los aspectos que hemos abordado hasta el momento en este apartado, están relacionados con el **mantenimiento de una adecuada salud cardiovascular**.

Para conocer más en detalle los **principales factores de riesgo cardiovascular y cómo prevenirlos**, recomendamos consultar los contenidos de la campaña de salud cardiovascular de **umivale Activa** que encontrarás en el siguiente [link](#).





### 3.4. Riesgos Psicosociales

Entre los profesionales del sector del transporte por carretera, las consecuencias de la **exposición a los factores de riesgo psicosocial** están vinculadas a la inadecuada **organización del tiempo de trabajo** (fatiga y consecuencias de la nocturnidad y turnicidad), el **aislamiento social**, a los **peligros de la conducción** (tráfico intenso, al mal estado de las carreteras, o las condiciones meteorológicas desfavorables), al **estrés** y a las **situaciones de violencia y/o robo de la mercancía**.

La tarea de conducción profesional conlleva la exposición a estresores crónicos de mayor o menor intensidad. Así, diferentes investigaciones constatan **altos niveles de prevalencia de burnout en este colectivo profesional**.

(Descubre más información sobre el síndrome de burnout [aquí](#)).



**Estrés y burnout** ponen en marcha una serie de mecanismos fisiológicos, cognitivos y emocionales que los asocian con **distintos tipos de trastornos y afecciones** (depresión, ansiedad, fatiga, problemas cardiovasculares, trastornos musculares y gastrointestinales, trastornos del sueño o dolor de cabeza) y con afectación de la conducta y del desempeño (desempeño pobre, conductas inadecuadas, trato despersonalizado, absentismo laboral, deseos de abandono).

Es por ello que **resulta necesaria la evaluación de este tipo de riesgos y la posterior adopción de una serie de medidas preventivas** que deberán incorporarse a la planificación preventiva de cada organización. Las siguientes recomendaciones recogen un conjunto de posibles medidas dirigidas al control de los factores de riesgo mencionados que, junto con otras, deben ser consideradas en cada caso, en atención a la naturaleza y a las circunstancias de cada tipo de actividad dentro del sector:



**Recomendaciones dirigidas a la organización del tiempo de trabajo** (fatiga y consecuencias de la nocturnidad y turnicidad):

- **Organizar** de forma adecuada **los turnos, horarios y jornadas laborales, y la duración de los trayectos**.
- **Organizar y planificar las rutas** de forma que **los conductores puedan realizar pequeños descansos**.

- **Hacer planificaciones horarias realistas**, teniendo en cuenta el trayecto a realizar (kilómetros, tipo de vía, características de la carga, etc.).
- **Minimizar las presiones de tiempo por llegar a los destinos**, con el fin de evitar al máximo la fatiga y el estrés.
- **Dimensionamiento y ajuste adecuado** entre el número de vehículos y el de trabajadores.
- **Optimizar el número de vehículos** para poder ser capaz de atender a problemas imprevistos que se puedan plantear.
- **Rotar a los conductores/as entre tipos de trayectos a cubrir** (distancias, estancias fuera de casa, fines de semana, tareas de carga y descarga en origen y destino, etc.).
- **Facilitar la alternancia con otras tareas**, cuando sea posible: almacén, carga y descarga de mercancías, gestión de pedidos, etc.
- **Fijar límites horarios** para la conducción y los periodos de descanso.
- **Organizar los turnos con varios días consecutivos en el mismo tipo de turno** (en vez de cambiar cada día).
- **Planificar los tiempos de descanso**; deben ser adecuados en duración y lugar de disfrute (tanto durante la jornada laboral como entre jornadas).



- **Planificar los recorridos** de manera que sea posible la **realización de al menos una pausa amplia para la comida** (en lugares adecuados y con tiempo suficiente para realizar una comida caliente).
- **Los descansos deben garantizar la recuperación de la fatiga** (no ser simplemente una interrupción de la actividad) **y posibilitar llevar a cabo las necesidades fisiológicas y de alimentación.**
- Establecer **políticas de gestión de la seguridad** que recoja por escrito las **medidas para evitar la fatiga del conductor/a.**



**Recomendaciones frente a los peligros de la conducción** (tráfico intenso, al mal estado de las carreteras, o las condiciones meteorológicas desfavorables)

- **Planificar las rutas y tiempos en función del estado de las vías** (densidad de tráfico, obras, dimensiones de las vías, etc.), evitando tramos de concentración de accidentes, priorizando vías rápidas, reduciendo el paso por centros urbanos...
- **Informar a los conductores de forma precisa y adecuada en tiempo y forma sobre el trayecto** por el que se transitará: áreas de descanso, obras, densidad de tráfico, cruces y/o vías conflictivas, rutas alternativas en caso de imprevistos, áreas de descanso y repostaje, etc.
- Evitar la conducción **entre las dos y las seis de la mañana** y **entre las dos y las cuatro de la tarde** (que es cuando se producen más accidentes estadísticamente).
- **Formar a las personas trabajadoras sobre la importancia de los peligros de la fatiga durante la conducción** y sobre estrategias para gestionarla (horas de descanso nocturno, pausas durante la jornada de trabajo...).
- **Informar y sensibilizar** sobre la importancia de **evitar distracciones durante la conducción** por el uso de teléfonos móviles u otros dispositivos electrónicos.
- **Informar y sensibilizar** sobre el riesgo de **conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.**
- **Informar y sensibilizar** sobre la importancia de **evitar comer, beber, fumar, asearse, etc. durante la conducción del vehículo.**



**Recomendaciones frente al aislamiento social**

- **Facilitar las relaciones entre compañeros/as** (coincidencia en zonas de descanso, formaciones, etc.) **y favorecer el apoyo social** dentro de la profesión.



- **Establecer sistemas de información y participación activa** de la empresa con los/as conductores/as y de estos entre sí.
- **Contar con la participación de las personas trabajadoras en la planificación de las tareas**, el tiempo de trabajo (turnos, jornadas de descanso, necesidades personales...), reparto de trabajo, resolución de incidencias, etc.
- **Permitir que las personas trabajadoras participen en la toma de decisiones.**
- **Comunicar con antelación suficiente los turnos de trabajo**, incluyendo horas de inicio y fin, tiempos de descanso y horarios de cabecera, **facilitando así la organización de la vida personal y familiar.**
- **Procurar que el descanso del conductor coincida con su estancia en su domicilio.**
- **Liberar** el mayor número de **finés de semana de descanso.**
- Procurar **dos días mínimo de descanso** seguidos.
- **Posibilitar los cambios de turnos** entre las personas trabajadoras.
- **Facilitar que los/as profesionales vuelvan de una manera más asidua a su domicilio** al final de cada jornada.
- **Incorporar en las políticas de gestión** de los riesgos laborales **los riesgos psicosociales** como aspecto relevante que afecta a los/as conductores/as de camión.



#### **Recomendaciones frente a las situaciones de violencia y/o robo de la mercancía**

- **Planificar los trayectos evitando circular por zonas conflictivas**; buscar rutas alternativas.
- **Evitar zonas apartadas y solitarias para estacionar el vehículo** y utilizar aparcamientos vigilados siempre que sea posible, especialmente en horario nocturno.
- **Adoptar medidas de seguridad adicionales** cuando la mercancía transportada es especialmente valiosa.

- **Formar en reconocimiento, valoración y manejo de conflictos y violencia;** entrenamiento en detección temprana de signos precursores de conductas agresivas para evitarlas o gestionarlas. Entrenamiento en técnicas de desescalada.
- Diseñar e **implementar mecanismos y protocolos** claros y eficaces de gestión y actuación **ante conductas inadecuadas de terceros.**
- **Comunicar desde la empresa a los usuarios la política en materia de actos violentos.**
- **Poner a disposición** de los clientes o destinatarios algún **mecanismo de recogida de quejas y reclamaciones.**
- **Proveer de sistemas de localización inmediata, emergencia o apoyo ante situaciones de inseguridad ciudadana** (mamparas de aislamiento y protección, sistemas de comunicación de emergencia...) de fácil acceso. Revisarlos regularmente. Formación en el manejo de tales sistemas.
- **Considerar la necesidad de presencia de personal de seguridad de apoyo** según circunstancias.
- **Dar apoyo legal, médico y psicológico tras los incidentes** que lo requieran.

#### 4. Bibliografía

- Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera. OIT
- Informe de siniestralidad en el transporte terrestre y por tubería. INSST
- Transporte de mercancías por carretera: Prevención de Riesgos Laborales. Confederación Regional Empresarial Extremeña (CREEX)
- Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector del transporte por carretera. INSST
- Guía de buenas prácticas de prevención de riesgos laborales para el sector de transporte de mercancías por carretera. CC.OO.
- Fotografías: Freepik.es