

# ESENCIALES

---

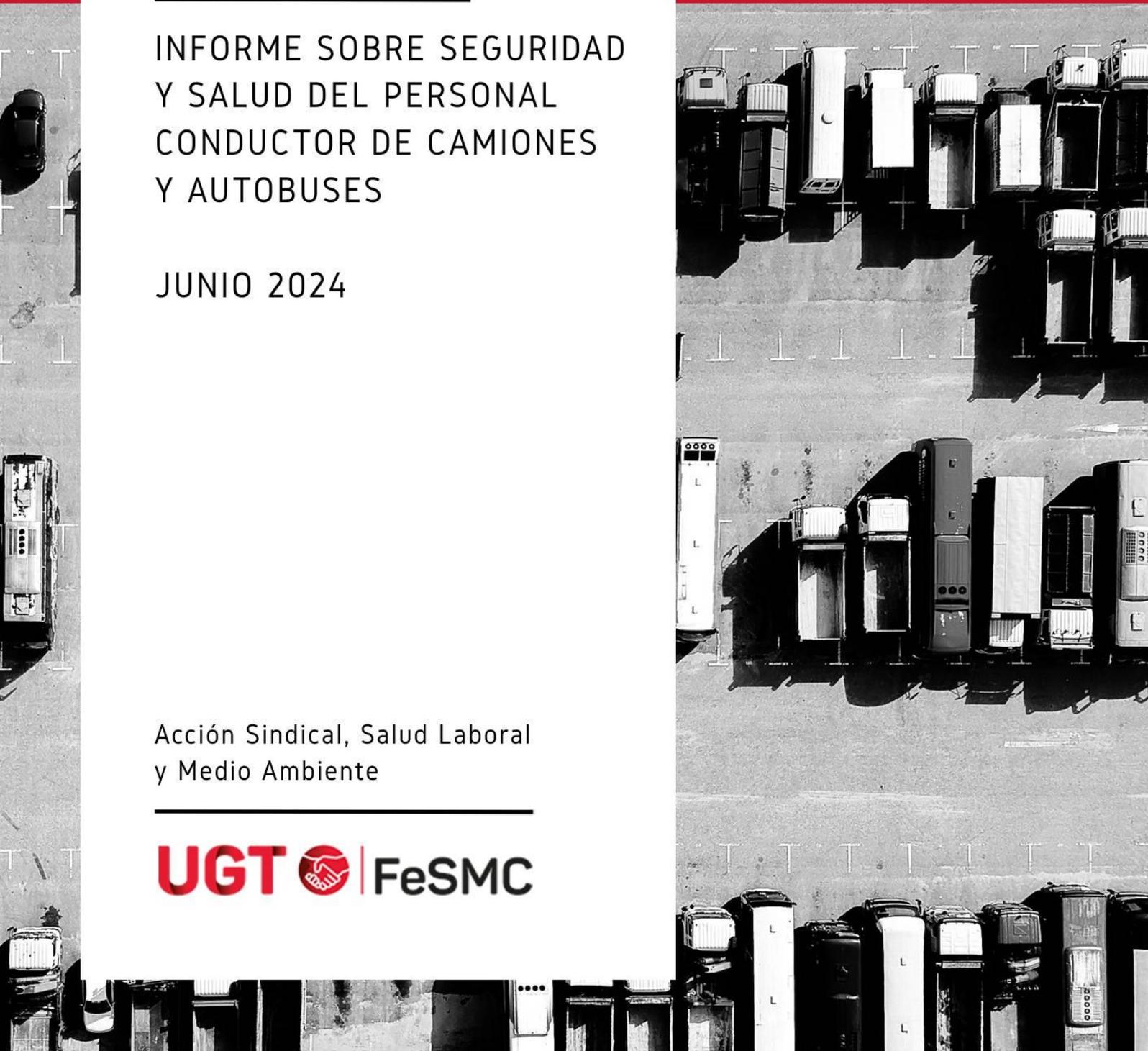
INFORME SOBRE SEGURIDAD  
Y SALUD DEL PERSONAL  
CONDUCTOR DE CAMIONES  
Y AUTOBUSES

JUNIO 2024

Acción Sindical, Salud Laboral  
y Medio Ambiente

---

**UGT**  **FeSMC**



## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>2</b>
<b>2. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL CONDUCTOR SEGÚN EDAD</b>	<b>3</b>
<b>3. LOS FACTORES DE RIESGO Y LESIONES MÁS FRECUENTES</b>	<b>5</b>
<b>1. ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL</b>	<b>7</b>
<b>2. ANÁLISIS DE LAS AUSENCIAS POR MOTIVOS DE ENFERMEDAD</b>	<b>14</b>
<b>3. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS</b>	<b>16</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

En el presente informe se realiza una breve síntesis sobre el estado de la seguridad y salud de las personas que desempeñan las funciones de conducción en las actividades de transporte por carretera de mercancías y viajeros, a través del análisis de la siniestralidad laboral y las ausencias en el trabajo por motivo de enfermedad.

Un factor clave a tener en cuenta es la edad. Como demuestran los datos que avanzamos, las plantillas de conductores y conductoras en estas actividades tienen una media de edad significativamente más alta que la media nacional. Un envejecimiento que va en aumento y que incrementa los riesgos presentes de sufrir un accidente laboral para las personas de mayor edad.

Las condiciones de trabajo y cómo afectan a la salud de las personas trabajadoras en el sector han sido analizadas en distintas fuentes. Recogemos brevemente los factores de riesgo y los efectos en la salud que deben ser tomados como punto de partida necesario para reivindicar, exigir y ajustar las medidas de prevención a la realidad de cada empresa y puesto de trabajo.

Adicionalmente, y tal como señala la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027<sup>1</sup>, la planificación y gestión de la prevención debe incorporar la perspectiva de género y edad para alcanzar mayores niveles de eficacia.

No obstante, no queremos dejar de subrayar que la prevención también tiene límites en su objetivo de conseguir rebajar los niveles de siniestralidad y de incidencia de la enfermedad en determinadas actividades. Unos límites que tienen que ver con la naturaleza de la actividad que se realiza y las condiciones psicofísicas de las personas trabajadoras ocupadas en este trabajo. Este límite se evidencia en el caso del personal conductor, que sufre un mayor número de accidentes, que tiene una mayor probabilidad de fallecer por motivos laborales y que se ven obligados a ausentarse del trabajo en mayor medida. Estas circunstancias se traducen en pérdida de la salud y en pérdida de recursos económicos, tanto de los salarios como de las futuras pensiones a las que puedan tener derecho.

Además, no se debe olvidar que el trabajo de conducción implica siempre una responsabilidad adicional sobre personas que pueden verse involucradas en accidentes de trabajo.

Por ello, desde la Federación de Servicios, Movilidad y Consumo de la UGT (FeSMC-UGT) reivindicamos que, además de todas las medidas preventivas y de la realización de las adaptaciones necesarias, **se garantice la posibilidad de acceder a una jubilación anticipada a las personas que ejercen como conductor o conductora**. Con ello, corregiremos la desventaja de estas personas que, tras una larga vida de trabajo, se ven obligadas con frecuencia a abandonarlo como consecuencia de un estado de salud que se ha visto deteriorado por unas condiciones de trabajo penosas que agravan sus efectos con la edad.

---

<sup>1</sup> <https://www.insst.es/documentacion/material-tecnico/documentos-tecnicos/estrategia-espa%C3%B1ola-de-seguridad-y-salud-en-el-trabajo-2023-2027>

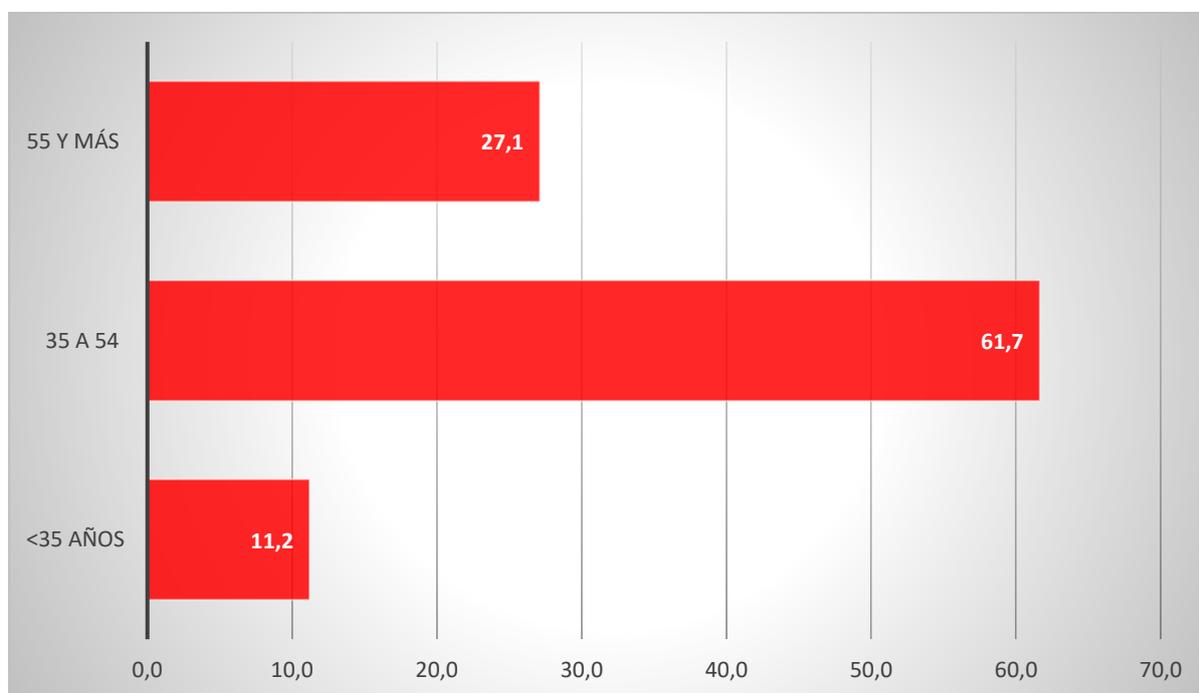
## 2. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL CONDUCTOR SEGÚN EDAD

El número de personas ocupadas en la conducción de camiones y autobuses ascendió a 368.824, casi un 14 % más que el año anterior.

Y suponen más del 56 % dentro del sector de transporte por carretera de mercancías y viajeros (55 % hace un año).

En cuanto a su distribución por grupos de edad, el 61,7 % se encuentra en el intervalo de 35 a 54 años; el 27,1 % tiene 55 o más años y solo el 11,2 % se encuadra en el grupo más joven, con menos de 35 años.

### DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL CONDUCTOR SEGÚN GRUPOS DE EDAD. 2023



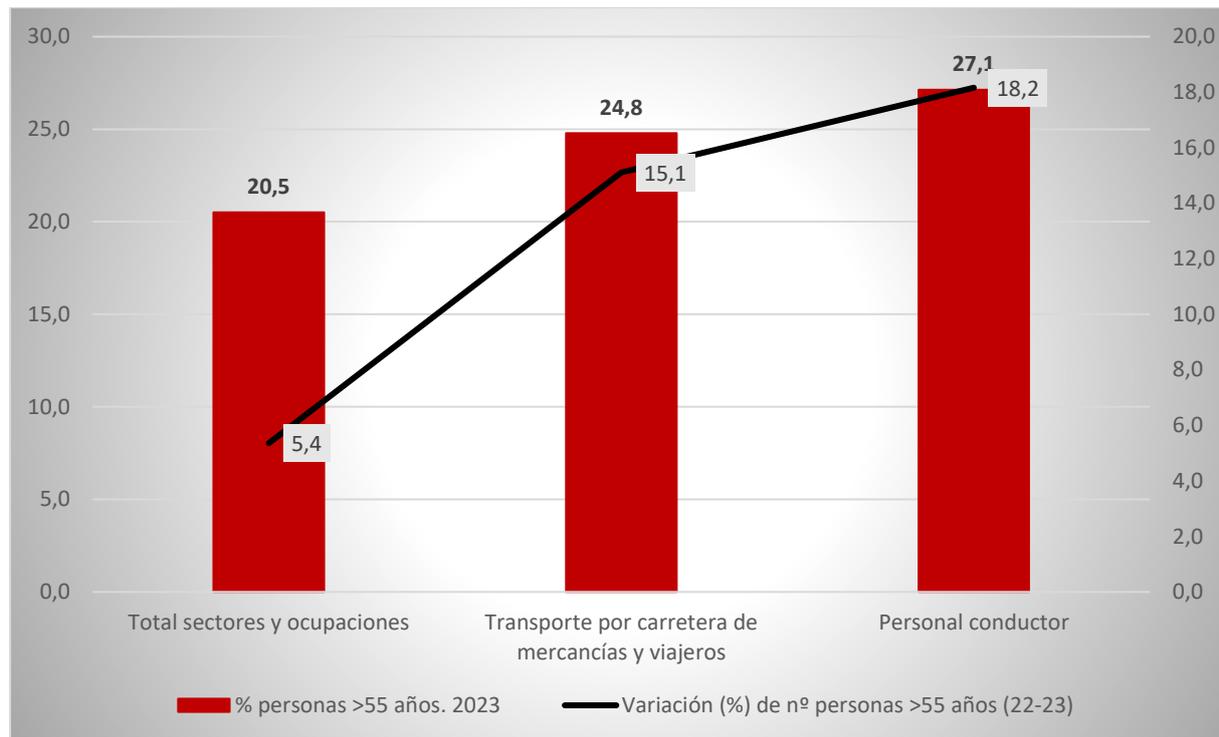
Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de EPA (IIT). 2023.

La edad media entre el personal conductor en las actividades de transporte por carretera de mercancías y viajeros era de 48 años en 2023, por encima de la edad media de la población ocupada (44 años) y la diferencia ha aumentado respecto al año anterior.

En concreto, si tenemos en cuenta a las personas con 55 o más años, la proporción entre los conductores y conductoras es la más alta (27,1 %) y con un aumento respecto al año 2022 del 18,2 %.

En la población ocupada total, la proporción de quienes tienen esas edades se queda en el 20,5 % y su número ha aumentado un 5,4 %.

**PORCENTAJE DE PERSONAS OCUPADAS CON 55 AÑOS O MÁS SEGÚN ÁMBITO DE ACTIVIDAD 2023 Y VARIACIÓN 2022-2023**



Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de EPA (IIT). 2022 y 2023.

Estos datos ponen de manifiesto que la edad media del personal conductor es más elevada que la del conjunto de las ocupaciones. También supera a la del sector de transporte por carretera en su conjunto. Y además, el porcentaje de personas de mayor edad se ha incrementado en mayor proporción que en el resto, lo que permite deducir y prever un envejecimiento progresivo de esta ocupación en los próximos años.

### 3. LOS FACTORES DE RIESGO Y LESIONES MÁS FRECUENTES

Los **factores de riesgo** existentes para las personas que realizan actividades de conducción han sido ampliamente analizados e identificados<sup>2</sup>.

Los principales factores de riesgo que explican la alta siniestralidad laboral entre los conductores y conductoras profesionales tienen que ver con:

- Unas condiciones laborales caracterizadas por horarios prolongados, la exigencia de turnos, trabajo en domingos y festivos, dificultad para conciliar la vida familiar y profesional, etc. También se añade una generalización del uso de dispositivos con mayor exigencia cognitiva que da lugar a una pérdida de autonomía y una mayor exposición a una monitorización permanente. Se suma la responsabilidad sobre personas, vehículos y mercancías y el trabajo en solitario. Pero también el contacto directo y habitual con personas en el caso de la conducción de autobuses, la presión horaria, exposición a situaciones de violencia, entre otros, son factores adicionales presentes en la actividad.
- Buena parte de estos riesgos son de naturaleza psicosocial y contribuyen a generar mayores niveles de estrés. Un aspecto a tener en cuenta en el alcance alarmante de los ictus e infartos entre el personal conductor.
- El estado físico y psíquico de la persona, bien por las dolencias que se manifiestan con mayor probabilidad entre las personas con esta profesión, bien por las mayores dificultades de las personas mayores para hacer frente a las situaciones de mayor demanda cognitiva, por las mayores dificultades para atender a un ritmo de trabajo creciente o para recuperarse del cansancio acumulado de prolongadas jornadas de trabajo.
- Otro factor adicional es que una proporción elevada de conductores y conductoras tienen que participar o hacerse cargo de tareas de carga y/o descarga. De hecho, un número significativo de accidentes tienen lugar cuando se están realizando estas funciones.
- El estado del vehículo incide directamente en la seguridad y comodidad de las funciones de conducción. La antigüedad media, en 2021, fue de 15,9 años para los camiones y 12,6 años para los autobuses. Un 17 % de los autobuses y un 25 % de los camiones se han matriculado con anterioridad al año 2001.

Como resultado de estas condiciones de trabajo, **las lesiones más frecuentes** entre las personas que trabajan en las actividades de transporte y, especialmente, entre el personal conductor son:

- Trastornos musculoesqueléticos. Dolor de espalda y miembros superiores.

---

<sup>2</sup> Informe siniestralidad laboral en el sector de carreteras 2021. INSST.

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

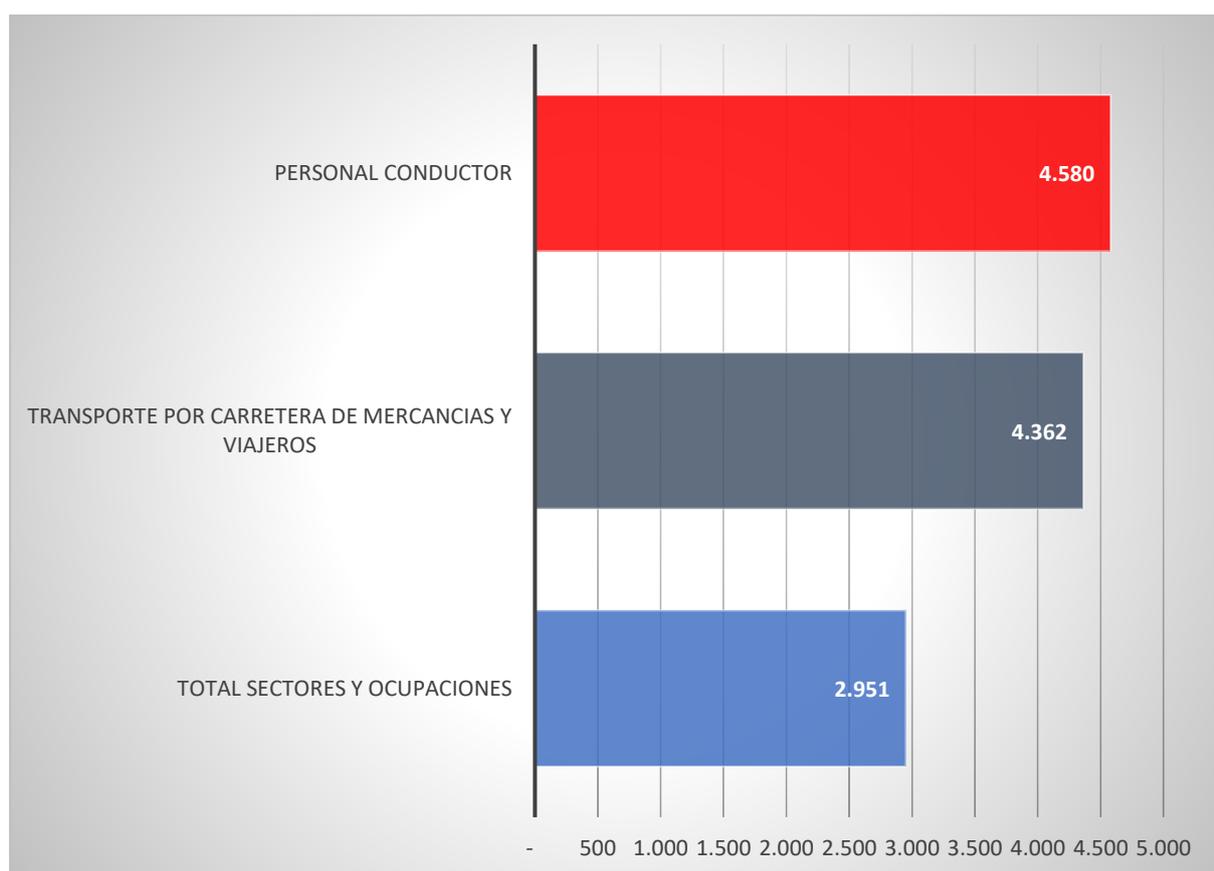
## 1. ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL

### El personal conductor registra mayores índices de siniestralidad dentro y fuera del sector

En el año 2022, 324.506 personas trabajaban como personal conductor de camiones o autobuses y 14.861 sufrieron un accidente de trabajo con baja (más 495 recaídas), lo que supone un **índice de siniestralidad de 4.580 accidentes por cada cien mil personas ocupadas. Un índice muy por encima de la media nacional** que fue de 2.951 accidentes de trabajo con baja por cada cien mil personas ocupadas.

Además, el **índice de siniestralidad entre el personal conductor es más alto** que para el conjunto de las plantillas de las empresas dedicadas al transporte por carretera de mercancías y viajeros, que fue de 4.362 accidentes de trabajo con baja por cada cien mil personas ocupadas.

#### INDICE DE INCIDENCIA DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA. 2022



Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de accidentes de trabajo 2022 y EPA IIT2022.

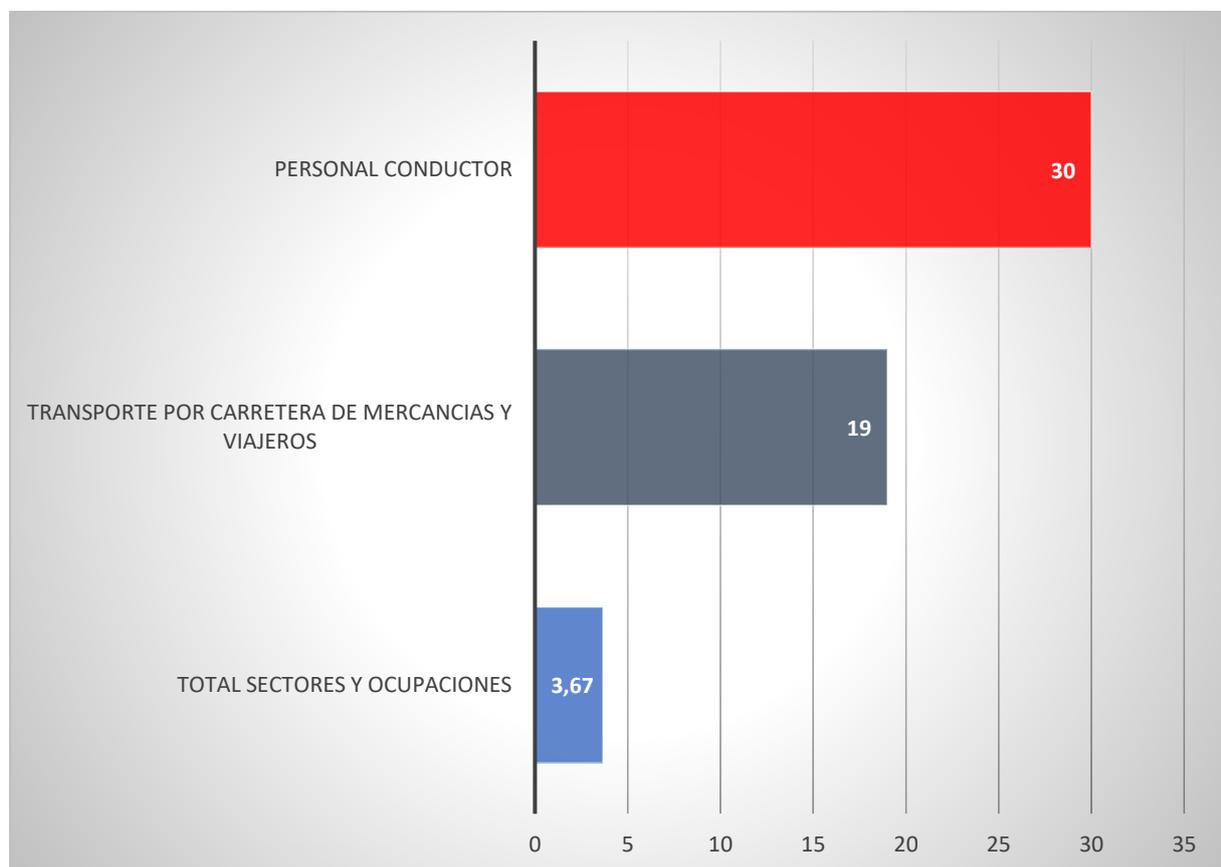
La situación empeora si comparamos el **índice de incidencia de los accidentes de trabajo que han resultado mortales**.

En 2022, 98 conductores y conductoras perdieron la vida, lo que supone un **índice de incidencia de 30 personas fallecidas por cada cien mil**.

Para el total de las personas ocupadas en las actividades de transporte por carretera de mercancías y viajeros, el índice de incidencia de accidentes con resultado de muerte fue de 19 personas cada cien mil.

Y de media nacional, para el conjunto de las ocupaciones y actividades, el índice de incidencia fue de 3,67 personas fallecidas por cada cien mil personas ocupadas.

#### INDICE DE INCIDENCIA DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES. 2022



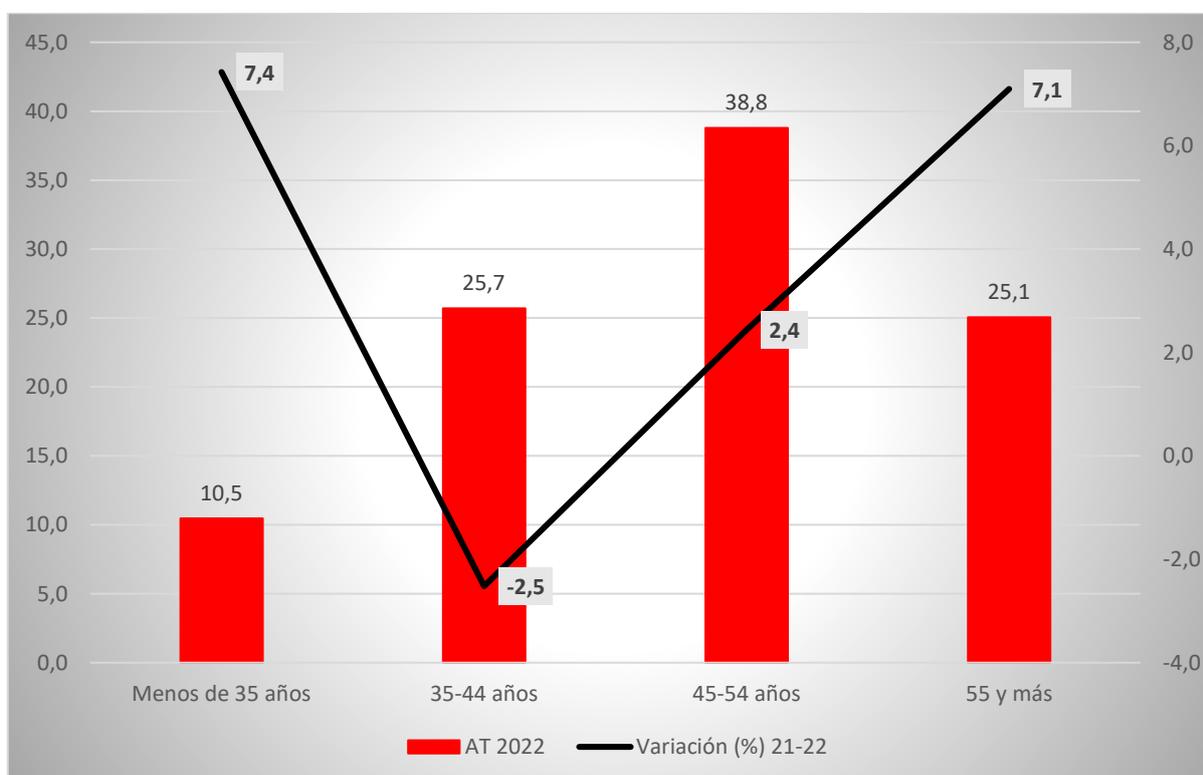
Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de accidentes de trabajo 2022 y EPA IIT2022.

## La siniestralidad se incrementa con la edad

Esta comparación refleja con claridad la situación de mayor peligrosidad de las condiciones de trabajo del personal conductor. Además, **el alcance sigue creciendo: entre 2021 y 2022 el número de accidentes de trabajo con baja se incrementó un 2,7 %** entre las personas conductoras del sector de transporte por carretera de mercancías y viajeros.

**Una situación que se agrava con la falta de experiencia y con la edad.** Si bien la mayor proporción de accidentes de trabajo la han sufrido las personas entre 45 y 54 años (38,8 % del total en 2022), entre 2021 y 2022 aumentan de forma significativa los accidentes de trabajo entre las personas con 55 o más años (7,1 %) y también entre las más jóvenes (7,4 %). A partir de los 35 años, la peligrosidad aumenta a medida que se incrementa la edad de los conductores y conductoras.

### PORCENTAJE DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA DEL PERSONAL CONDUCTOR SEGÚN GRUPOS DE EDAD 2022 Y VARIACIÓN 2021-2022

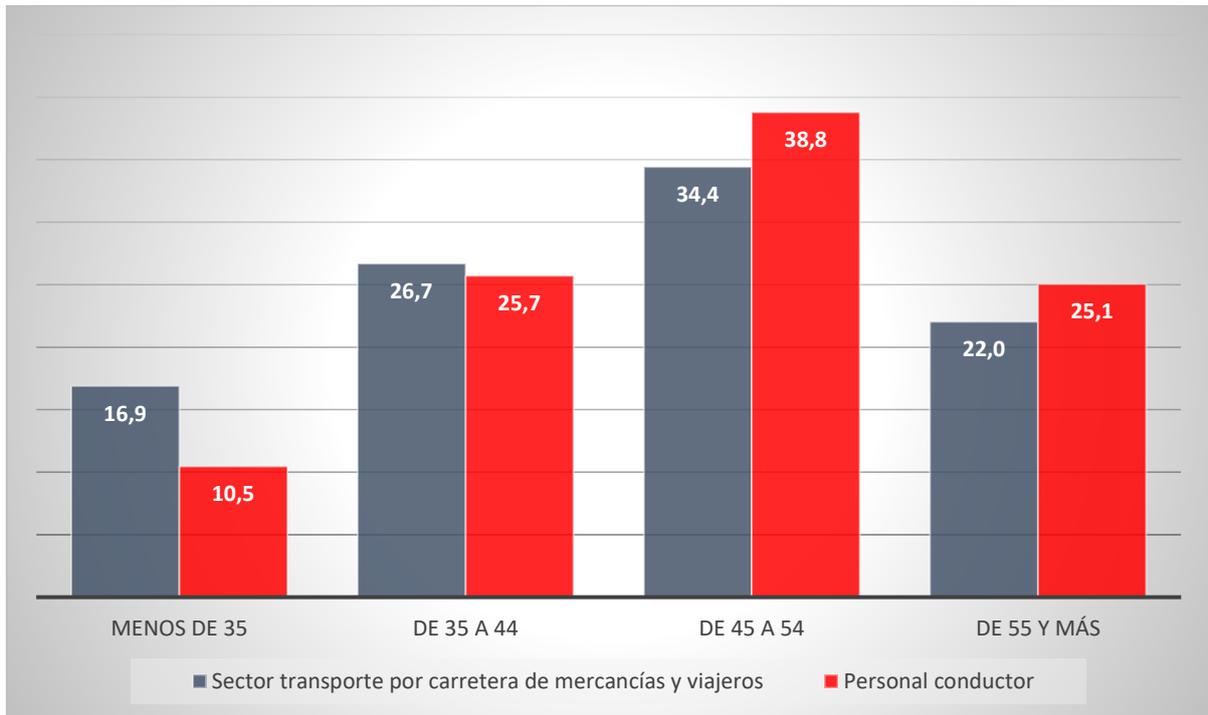


Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de accidentes de trabajo. 2021 y 2022.

La mayor peligrosidad del personal conductor a medida que avanza la edad queda también evidenciada si la comparamos con el conjunto de personas ocupadas en las actividades de transporte que analizamos.

Si en el sector de transporte por carretera de mercancías y viajeros el 56 % de los accidentes de trabajo los han sufrido personas que cuentan más de 44 años, entre el personal conductor la proporción sube hasta el 63,9 %.

**PORCENTAJE DE ACCIDENTES DE TRABAJO SEGÚN GRUPO DE EDAD. SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS Y PERSONAL CONDUCTOR. 2022**



Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de accidentes de trabajo. 2021 y 2022.

## El personal conductor registra el mayor índice de accidentes laborales de tráfico

En el año 2022 se produjeron 73.522 accidentes de trabajo que fueron accidentes de tráfico<sup>3</sup>, denominados accidentes laborales de tráfico y que representan un 11,3 % del total de accidentes de trabajo. Para el personal conductor, la incidencia de los accidentes laborales de tráfico se sitúa muy por encima del resto de ocupaciones.

Así, la ocupación que notificó más accidentes de tráfico mortales en jornada de trabajo en 2022 fue la de los *conductores/as y operadores/as de maquinaria móvil*, con el 62,5 % del total. Esto se traduce en una mayor tasa de incidencia entre el personal conductor con índices de 4,6 (valores de hasta 9 veces mayor que la media).

De nuevo, la combinación de las condiciones de trabajo y la edad juega en contra de los conductores y conductoras mayores. El 57,5 % de las personas conductoras que ha sufrido un accidente laboral de tráfico tenía 45 o más años; y el 21,4 %, más de 55 años. En la población ocupada total, las proporciones fueron del 10,6 % y del 4,4 % respectivamente.

Poniendo el foco en la gravedad del accidente, se observa que, a medida que aumenta la gravedad de estos, mayor es el porcentaje de accidentes de trabajo relacionados con el tráfico.

A ello habría que añadir que la mayor probabilidad de sufrir accidentes de trabajo entre los conductores y conductoras de mayor edad supone también un incremento de las probabilidades de causar daño a terceros implicados en el accidente. El coste humano se multiplica y también el coste material.

---

<sup>3</sup> Informe de accidentes laborales de tráfico 2022. Ministerio de Trabajo y Economía Social.

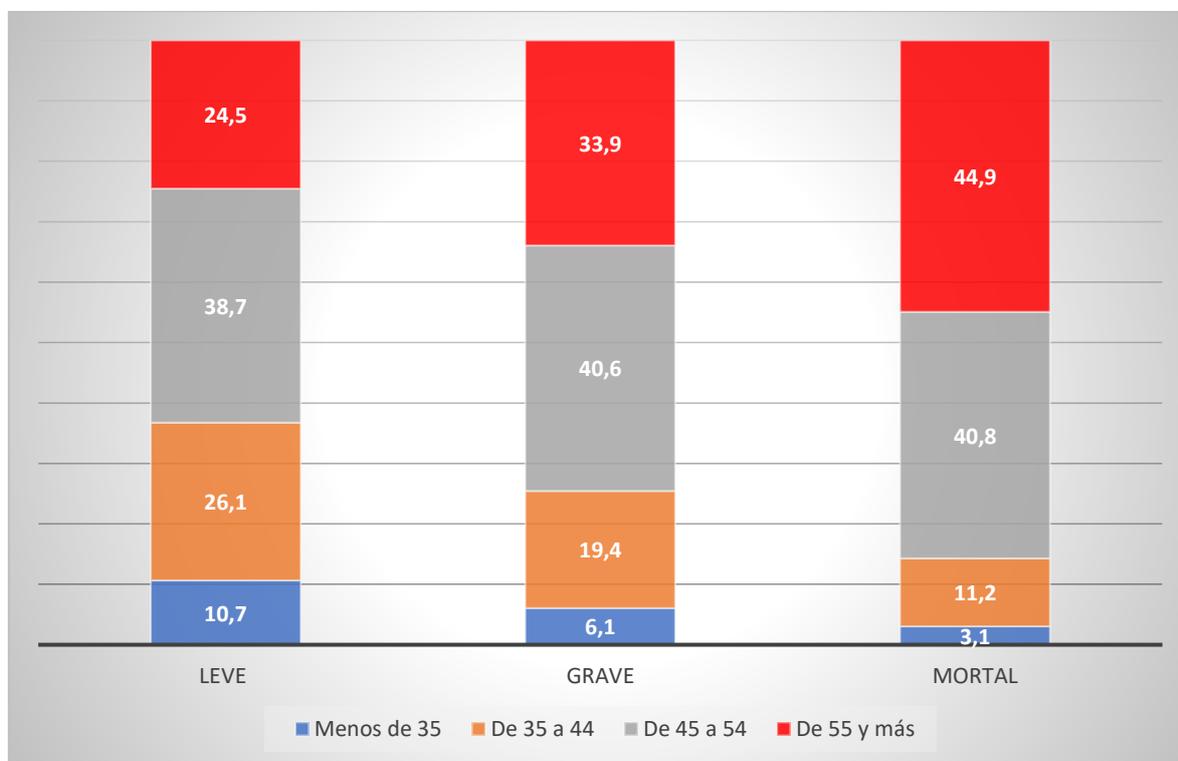
## La gravedad y la mortalidad de los accidentes de trabajo se incrementan con la edad

Si bien el 98,2% de los accidentes de trabajo sufridos por el personal conductor son leves, **la gravedad y, sobre todo la mortalidad, aumentan con la edad.**

Así, del total de accidentes de trabajo con resultado de muerte en 2022, el 45 % lo sufrieron personas con 55 o más años. El 85 % tenía más de 45 años.

Lo mismo pasa con la gravedad de los accidentes: casi el 75 % de los accidentes que han producido lesiones graves los han sufrido personas con más de 45 años.

### PORCENTAJE DE ACCIDENTES DE TRABAJO SEGÚN GRAVEDAD Y GRUPOS DE EDAD DE LA PERSONA ACCIDENTADA. 2022



Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de accidentes de trabajo. 2021 y 2022.

EL 89 % de los accidentes de trabajo se han producido por tres formas o contactos principales: golpes contra objetos inmóviles (34,2 %); choque o golpe contra objeto en movimiento (27,0 %) y sobreesfuerzo, trauma psíquico, radiaciones (27,7 %).

152 personas sufrieron un accidente de trabajo por infarto/derrame cerebral. Este número supone un 18 % más que un año antes.

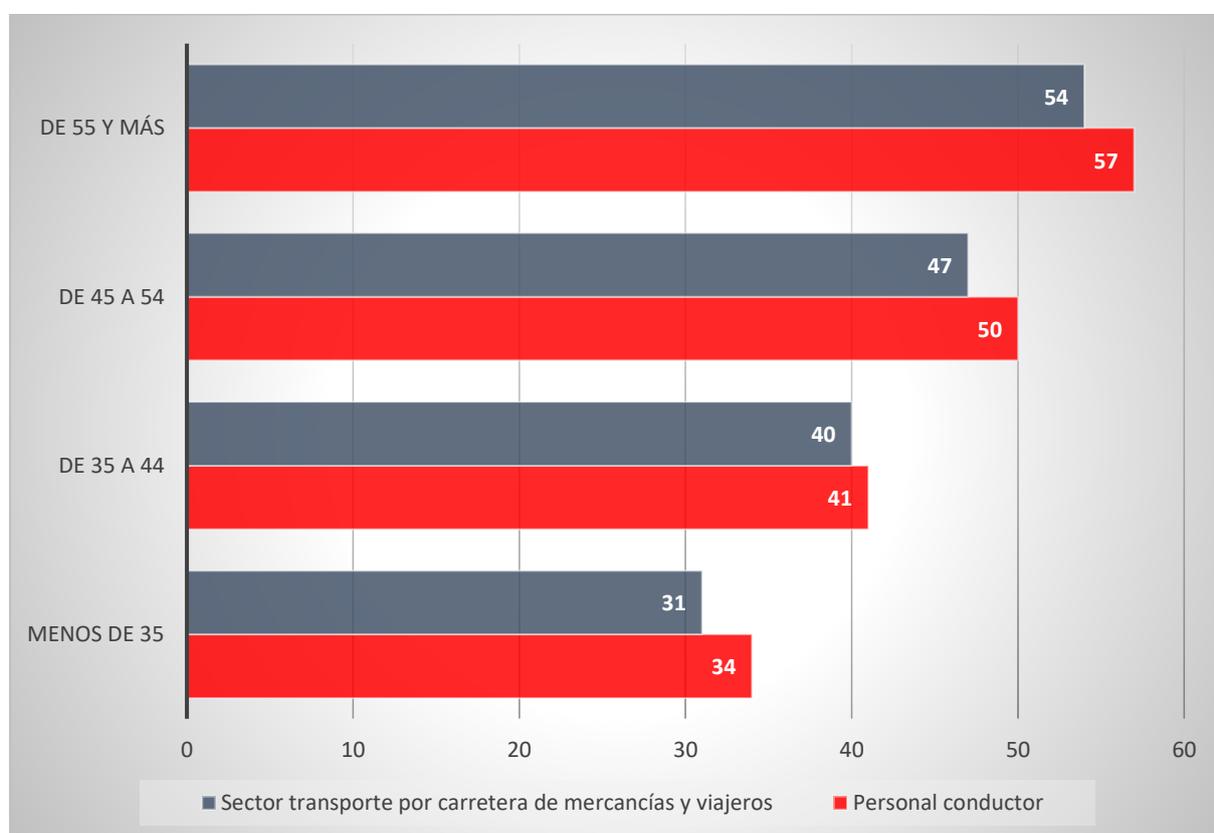
Aunque los accidentes de trabajo causado por este tipo de lesión representan apenas un 1 % del total, hay que subrayar que el 89 % de todos estos episodios lo sufren personas mayores de 45 años (un 47 % con 55 años o más).

### La duración media de las bajas aumenta con la edad

En 2022 las personas conductoras que sufrieron un accidente de trabajo estuvieron 48 días de baja de media, una duración ligeramente superior a la de un año antes (47,5). En comparación con el conjunto de las personas ocupadas en estas actividades de transporte, el personal conductor contabiliza 4 días más de baja.

La duración varía significativamente según la edad de la persona trabajadora: entre las personas con menos de 35 años, la duración media de la baja fue de 34 días. Entre las personas con 55 y más años, la duración media subió hasta los 57 días.

#### DURACIÓN MEDIA DE LAS BAJAS (DÍAS) SEGÚN GRUPOS DE EDAD. 2022



Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de accidentes de trabajo. 2021 y 2022.

Habría que añadir que, según otros estudios<sup>4</sup>, se constatan mayores tasas de ingresos hospitalarios por enfermedades cardiovasculares e intestinales crónicas para el personal conductor; existe una mayor proporción de personas afectadas por problemas musculares y también tienen un mayor alcance entre el colectivo la fatiga y las alteraciones del sueño.

<sup>4</sup> Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector de transporte por carretera 2022. INSST.

## 2. ANÁLISIS DE LAS AUSENCIAS POR MOTIVOS DE ENFERMEDAD

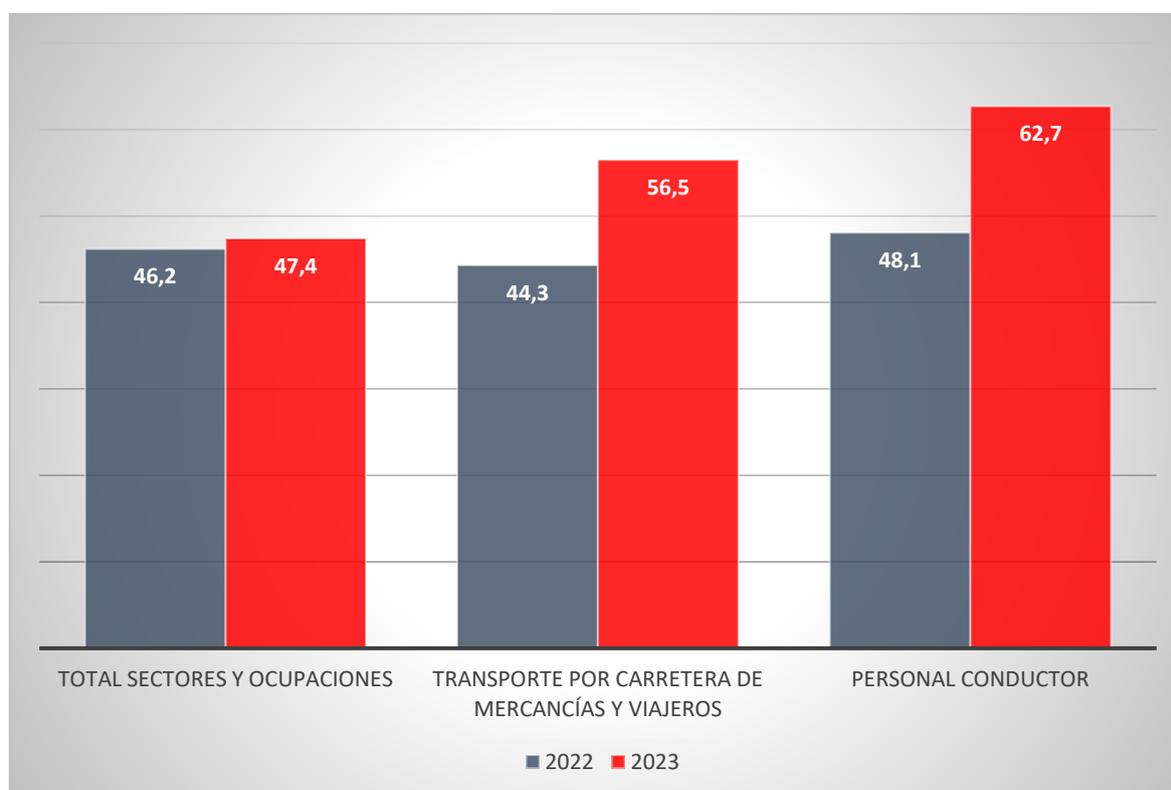
### El personal conductor registra la mayor incidencia de bajas por incapacidad temporal

Si recurrimos a la Encuesta de Población Activa, podemos analizar las ausencias al trabajo por motivo de enfermedad<sup>5</sup>. Y los datos siguen poniendo de manifiesto la mayor incidencia de la enfermedad entre las personas conductoras y su notable incremento entre 2022 y 2023, especialmente entre las de mayor edad.

En 2023, el 47,4 % del conjunto de la población ocupada que se ausentó de su trabajo fue por motivos de enfermedad, accidente o incapacidad temporal. Entre el conjunto de trabajadores y trabajadoras de las actividades de transporte por carretera de mercancías y viajeros, la proporción fue del 56,5 % y, si consideramos solamente a los conductores y conductoras de esas actividades, el porcentaje de las que se ausentaron por ese motivo ascendió al 62,7 %.

Y lo más alarmante, es que las ausencias debidas a enfermedad, accidente o incapacidad temporal aumentaron entre el personal conductor un 70,1 % entre 2022 y 2023 (frente al 7,5 % en el conjunto de la población ocupada).

#### PORCENTAJE DE PERSONAS OCUPADAS QUE SE AUSENTARON DEL TRABAJO POR ENFERMEDAD, ACCIDENTE O IT RESPECTO AL TOTAL DE AUSENCIAS EN DISTINTOS COLECTIVOS. 2022-2023



Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de EPA (IIT). 2022 y 2023.

<sup>5</sup> En el cuestionario de la Encuesta de Población Activa se pregunta a todas las personas que tienen un empleo pero que en la semana anterior a la realización de la entrevista faltaron al trabajo, el motivo de no haber trabajado.

## Mayores bajas entre el personal conductor por enfermedad y jubilación

El mayor impacto de la enfermedad entre el personal conductor se constata entre las personas que, aunque no trabajan en la actualidad, lo han estado haciendo en el último año.

Entre el conjunto de la población ocupada, la razón más frecuente por la que dejó su último empleo en 2023 fue por finalización del contrato (58 %). Entre el personal conductor, esta razón sólo la aduce el 30 % de las personas que, aunque no trabajan en la actualidad tuvieron esa ocupación en el último año.

Sin embargo, llama la atención la mayor proporción de personas conductoras que se han jubilado en el último año (20,8 % normalmente y 4,4 % de forma anticipada) frente a la población total (6,6 % y 2,5 % respectivamente).

De igual modo, es mayor la proporción de conductores y conductoras que han dejado su último empleo por razones de enfermedad o incapacidad propia: un 9,5 % frente al 4 % entre la población ocupada total o el 6,6 % de las personas que trabajan en las actividades de transporte por carretera de mercancías y viajeros.

### DISTRIBUCIÓN DE LAS PERSONAS QUE NO TIENEN EMPLEO SEGÚN MOTIVO POR EL QUE LO DEJARON Y ÁMBITO DE ACTIVIDAD. 2023

MOTIVO	TOTAL SECTORES Y OCUPACIONES	SECTOR TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS	PERSONAL CONDUCTOR
No sabe	0,4	0,8	1,9
Despido o supresión del puesto (incluye regulación de empleo)	11,6	10,6	11,7
Fin del contrato (incluye los fijos-discontinuos y los trabajos estacionales)	58,1	39,6	29,9
Enfermedad o incapacidad propia	4,0	6,6	9,5
Realizar estudios o recibir formación	3,9	2,7	0,0
Responsabilidades de cuidado de hijos u otros familiares	1,7	4,3	3,9
Otras razones familiares	0,8	2,1	0,7
Jubilación anticipada	2,5	3,0	4,4
Jubilación normal	6,6	15,2	20,8
Otras razones personales	1,8	0,9	1,6
Otras razones (incluye el cese en una actividad propia)	8,5	14,2	15,5

Fuente: Elaboración propia a partir ficheros anonimizados de EPA (IIT). 2023.

### 3. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

**La edad media del personal conductor es más elevada** que la del conjunto de las ocupaciones. También supera a la del sector de transporte por carretera en su conjunto. Y además, el porcentaje de personas de mayor edad se ha incrementado en mayor proporción que en el resto, lo que agrava el proceso de envejecimiento progresivo de esta ocupación en los próximos años.

Los datos ponen de manifiesto que los efectos de las condiciones de trabajo en la salud del personal de conducción restan posibilidades de adaptación y merman las capacidades de movilidad, vista, oído y cognitivas para desempeñar el trabajo con total seguridad.

Las **condiciones de trabajo** del personal conductor adquieren mayor peligrosidad y penosidad a medida que aumenta su edad. Y, por ello, sufren mayor riesgo de sufrir un accidente de trabajo.

Así, el personal conductor registra **mayores índices de siniestralidad** dentro y fuera del sector, su alcance sigue creciendo cada año y se agrava con la edad.

También **la incidencia de los accidentes laborales de tráfico es mayor** y su combinación con la edad juega en contra de los conductores y las conductoras.

**Tanto la gravedad como la mortalidad se acrecientan con la edad** y, para las personas conductoras que sufrieron un accidente de trabajo, **la duración de las bajas es mayor** que para el resto del sector y de la población ocupada y la duración aumenta a medida que se incrementa la edad.

Pero es que, además, el personal conductor registra **la mayor incidencia de bajas por enfermedad, accidente o incapacidad temporal** y estas ausencias se han incrementado en un 70 % en el último año.

Y, finalmente, **registran mayores bajas definitivas por enfermedad y jubilación** que en el conjunto de la población ocupada.

En definitiva, hay **evidencias suficientes que relacionan la edad** con mayores tasas de siniestralidad y con mayor alcance de la enfermedad, de la incapacidad y de las jubilaciones anticipadas entre los conductores y conductoras en las actividades de transporte por carretera de mercancías y viajeros.

Consideramos que las cifras aportadas dan cuenta de la **mayor peligrosidad y penosidad de las condiciones de trabajo del personal conductor**. Una situación que pagan injustamente los trabajadores y trabajadoras con su salud, con la pérdida de ingresos en su vida laboral y en la jubilación y, en ocasiones, con su propio trabajo.

Y a ello habría que añadir el **coste humano y material** que implican los accidentes de trabajo del personal conductor al causar daños a terceros implicados en los mismos.

En este sentido, **desde FeSMC-UGT, proponemos:**

- Una modificación de la regulación de la jubilación parcial o de la jubilación anticipada por razón de la edad con aplicación de coeficientes reductores basada en la penosidad y la peligrosidad que tengan en cuenta al personal conductor.
- Ofrecer condiciones laborales dignas, que constituye la mejor forma de atraer personas jóvenes al sector y lograr un relevo generacional.
- Extender y profundizar en los planes de prevención y en la adopción de las medidas necesarias para aumentar la seguridad y la salud en el trabajo de las personas conductoras.
- Avanzar en la negociación colectiva en una regulación que resulte en unas condiciones de trabajo menos penosas: limitación de los horarios prolongados, establecer posibles descansos adicionales para las personas de mayor edad, etc.
- Promover y adecuar los contenidos formativos dirigidos al personal conductor en materia de prevención y en aquellos contenidos que faciliten su capacidad de adaptación y desempeño en un contexto de creciente digitalización.
- Favorecer la posibilidad de ocupar otros puestos de trabajo cuando la persona trabajadora manifiesta mayores dificultades de desempeño en su puesto como conductor o conductora.
- Limitar las labores de carga y descarga y abordar medidas específicas para estas actividades en las que se producen numerosos accidentes y lesiones.