

# ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA



## PROPUESTAS PREVENTIVAS

Con la financiación de:

AS-0102/2015

AS-0103/2015

AS-0108/2015



**FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES**







# ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA **COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES** EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

## PROPUESTAS PREVENTIVAS

Con la financiación de:

AS-0102/2015

AS-0103/2015

AS-0108/2015



**FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES**



**Financiado por:**

*Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales.*

**Solicitado por:**

- *Confederación Española de Transporte de Mercancías.*
- *Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo de UGT.*
- *Federación de Servicios a la Ciudadanía de CC.OO.*

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

**Depósito legal:**

*M-42240-2016*





# Índice



<b>1.- La coordinación de actividades empresariales en el sector del transporte de mercancías por carretera</b>	<b>5</b>
1.1. Introducción	7
1.2. Objeto y alcance	14
1.3. Metodología	14
<b>2.- La siniestralidad en el transporte de mercancías por carretera</b>	<b>17</b>
2.1. Introducción	19
2.2. La siniestralidad según datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo	20
<b>3.- Análisis de la situación de la coordinación de actividades empresariales en el transporte por carretera</b>	<b>31</b>
3.1. Análisis documental	33
3.2. Análisis cualitativo	47
3.2.1. Entrevistas en profundidad. Principales resultados	48
3.2.2. Grupos de discusión. Principales resultados	61
3.3. Análisis cuantitativo	71
<b>4.- Principales resultados y conclusiones</b>	<b>79</b>
<b>5.- Propuestas de mejora</b>	<b>93</b>
<b>6.- Bibliografía y normativa aplicable</b>	<b>99</b>





1

**La coordinación  
de actividades  
empresariales en el  
sector del transporte  
de mercancías por  
carretera**

---





# La coordinación de actividades empresariales en el sector del transporte de mercancías por carretera



## 1.1. Introducción



La Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales constituye el marco legislativo en el que se basa el desarrollo de la prevención en nuestro país y establece el régimen de responsabilidades y obligaciones tanto de las empresas como de los trabajadores.

Se trata del modo de transporte más solicitado e indispensable para el ciudadano y el consumidor<sup>1</sup>. Es el único que satisface las necesidades de la vida cotidiana de forma rápida y eficaz; responde con un servicio permanente de entrega y recogida de las mercancías puerta a puerta:

- Da empleo en España a más de medio millón de trabajadores.

<sup>1</sup> Las cifras del transporte de mercancías por carretera. Confederación Española de Transporte de Mercancías.



- Es un revitalizador de la economía que destaca por su flexibilidad y por una extraordinaria capacidad de servicio (puntualidad, respuesta a la carta, servicio puerta a puerta y el precio más competitivo).
- La combinación camión-carretera ofrece la ventaja excepcional de ser a la vez unimodal y colaborador imprescindible del resto de modos de transporte (ferroviario, marítimo y aéreo)
- El camión es el único que puede garantizar solucionar todos los recorridos de inicio, aproximación y finales de las mercancías.

En el sector del transporte por carretera de mercancías, la actividad llevada a cabo por los “**conductores profesionales**”, implica la **exposición a factores de riesgo laboral** que pueden llegar a afectar su seguridad y salud.



En cuanto al **puesto de trabajo de conductor profesional**, concretamente el conductor de camión, los cambios en el entorno y las condiciones del mercado de trabajo hacen que se diferencie entre el conductor de camión que es propietario de camiones, del conductor de camión asalariado.

Los conductores de camión, propietarios de camiones pesados conducen y se ocupan de sus propios vehículos tanto para el transporte local, nacional como internacional. Entre sus funciones se atribuyen las siguientes<sup>2</sup>:

---

<sup>2</sup> *Observatorio Social de Transporte por Carretera 2014. Ministerio de Fomento.*



- Conducir y ocuparse de vehículos motorizados pesados, como camiones con o sin remolque o volquete para el transporte de mercancías, líquidos o materiales pesados a corta o larga distancia.
- Calcular la ruta más conveniente.
- Asegurar que las mercancías se guarden y cubran de forma segura, para evitar pérdidas y daños.
- Ayudar o realizar operaciones de carga o descarga, utilizando diferentes dispositivos de elevación o descarga.
- Realizar el mantenimiento menor de los vehículos, y subcontratar el mantenimiento y las reparaciones de mayor importancia.
- Estimar pesos para respetar las limitaciones de carga, y asegurar una distribución segura de los pesos.

Los conductores asalariados de camiones conducen y se ocupan del vehículo que conducen. Sus tareas contemplan las siguientes actuaciones:

- Conducir y ocuparse de vehículos motorizados pesados, como camiones con o sin remolque o volquete para el transporte de mercancías, líquidos o materiales pesados a corta o larga distancia.
- Calcular la ruta más conveniente.
- Asegurar que las mercancías se guarden y cubran de forma segura, para evitar pérdidas y daños.
- Ayudar o realizar operaciones de carga o descarga, utilizando diferentes dispositivos de elevación o descarga.
- Realizar el mantenimiento menor de los vehículos, y subcontratar el mantenimiento y las reparaciones de mayor importancia.
- Estimar pesos para respetar las limitaciones de carga, y asegurar una distribución segura de los pesos.





A pesar de que los cambios en el entorno y las condiciones del mercado de trabajo han hecho que se diferencie entre el conductor de camión propietario de camiones, del conductor de camión asalariado, de la lectura de las tareas de ambas ocupaciones se deduce una similitud en ambos perfiles profesionales.

La **coordinación de actividades empresariales** pretende ser una vía de solución a los problemas que surgen, en un escenario empresarial cada vez más habitual en los últimos años, en el que se tiende cada vez más a la contratación de obras y servicios. Esta contratación o subcontratación es una forma de descentralizar parte de la actividad productiva de la empresa, a través de diferentes tipos de contratos entre una empresa titular o principal y una empresa contratista.

En este contexto se ha de situar la dificultad de aplicar la coordinación de actividades, a un sector cuya actividad es normalmente contratada:

- Se dan situaciones en que coinciden trabajadores de varias empresas en un mismo centro de trabajo, donde cada empresa realiza sus trabajos con sus respectivos riesgos, los cuales pueden afectar a los trabajadores de las otras empresas existentes en el centro de trabajo, o incluso agravarse a consecuencia de las actividades realizadas por estas empresas.
- En los centros de trabajo suelen concurrir empresas de diferente tamaño, con diferente sistema de organización de la prevención e incluso enfoques divergentes de la cultura y gestión de la prevención, lo que supone una mayor complejidad y dificultad a la hora de velar por la seguridad y salud de todos los trabajadores presentes en estos centros.





Se hace imprescindible contemplar los riesgos desde diferentes perspectivas:

- Los riesgos laborales del centro de trabajo y de su actividad.
- Los riesgos laborales que generan los trabajos efectuados por cada una de las empresas contratadas o subcontratadas.
- Los riesgos generados por la concurrencia de las empresas contratadas y subcontratadas.

El intercambio de información que se debe realizar por indicación del Real Decreto 171/2004, supone una ardua tarea:

- En ocasiones, pueden ser numerosos los transportistas que pasen por las empresas, y además de forma esporádica.
- Muchas empresas titulares, no informan correctamente al transportista que accede a su centro de trabajo, bien por desconocimiento de sus obligaciones o por no saber cómo aplicarlo.

Una buena definición de la actividad de transporte dentro del concepto de “propia actividad”, la definición del contenido y formas en que puede realizarse el intercambio documental, son, entre otras, claves para conseguir una buena coordinación empresarial.

En el transporte por carretera y por el interior de complejos industriales, la coordinación preventiva es de aplicación, principalmente en:

- Operaciones de carga y/o descarga, en las que intervienen empresas distintas y/o empresas y trabajadores autónomos subcontratados.
- Circulación de tráfico interior en terminales, puertos, bases logísticas y grandes superficies.
- Tránsito de vehículos o cabezas tractoras que utilizan remolques o plataformas de otras empresas.

En definitiva en todas aquellas operaciones o actividades en las que deban intervenir dos o más empresas y/o trabajadores autónomos, en cumplimiento de lo indicado



en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

Si repasamos algunos de los últimos datos, los procesos de coordinación de actividades empresariales en numerosas empresas del transporte por carretera se ven dificultados por la naturaleza del sector:

- a) Con un 54,65% de autónomos y un 40% de micropymes, las cadenas de subcontratación son habituales lo que dificulta el control.
- b) Falta de infraestructura preventiva para dar cumplimiento a las exigencias preventivas del operador logístico que les contrata según los riesgos específicos y normativa de los centros donde acceden.
- c) Falta de conciencia preventiva del trabajador, muchas veces ligada a la ausencia de información. A ello se le suma el hecho de que recibe una gran cantidad de información en prevención de riesgos, dado que a lo largo de su jornada accede a diferentes centros de trabajo.
- d) Dificultades para recapitular la documentación requerida, dados los cambios en la planificación de rutas o la presencia de un alto número de trabajadores extranjeros, entre otros.
- e) Exigencias documentales derivadas de las características de la carga transportada (Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancía peligrosas ADR, formación específica para la actuación en caso de emergencia, etc.).

A la vez, el empresario de un centro de trabajo, a la hora de plantearse como gestionar la coordinación de actividades con las empresas de transporte, también ha de seguir varias etapas que deben de quedar reflejadas en su Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales:

- 1.** Definir en qué casos, el servicio logístico prestado se considera “propia actividad” lo que le dará una visión de empresario titular o principal y en consecuencia el deber de vigilancia de éste.
- 2.** Establecer las bases del intercambio documental y el detalle en función del riesgo y frecuencia entre otros factores a tener en cuenta:



- a) El transportista deberá conocer los riesgos, medidas preventivas y de emergencias de las áreas/ instalaciones donde va a acceder. Actuará en base a las instrucciones facilitadas.
- b) El empresario cliente deberá conocer los riesgos y medidas preventivas de la actividad contratada.

### 3. Actuación coordinada y conjunta.

Con esta información se debe actuar de forma eficaz para llevar a cabo la coordinación de actividades empresariales. Se recomienda, para transportistas poco habituales de duración puntual de su actividad, el establecimiento de requisitos mínimos documentales y una planificación controlada previa al acceso; transmisión de información al acceder (riesgos, actuación en caso de emergencia y medidas preventivas), con una breve reunión o mediante la entrega de fichas informativas generales y específicas del área donde realizarán la carga-descarga; acompañar al transporte en su tarea en cumplimiento de su labor de vigilancia si le aplica, entre otros.

En definitiva, la **coordinación de actividades empresariales** en las empresas de transporte de mercancías por carretera no es tarea fácil debido a la propia naturaleza de la actividad que hace tremendamente complicado el cumplimiento de determinados requisitos.

La problemática deriva de que la propia actividad que desarrollan las empresas transportistas, en la que acuden diariamente a diferentes centros de trabajo (lugares donde se realizan las labores de carga y descarga) en los que la contratación del servicio de transporte se realiza con poca antelación y desconociendo cual va a ser su destino, implica que en la práctica resulte de muy difícil aplicación el cumplimiento de la obligación de coordinación de actividades preventivas, con el riesgo de las responsabilidades que ello puede generar.

Las empresas del sector del transporte tienen muy claro que existen unas obligaciones que se deben cumplir consistentes en llegar a un resultado de coordinación de actividades preventivas, pero consideran necesario que se trabaje en el conocimiento de cuáles son las dificultades y peculiaridades de este sector que afecta a la coordinación de actividades empresariales y con ello posteriormente se trabaje en la elaboración de propuestas de actuación específicas para el Transporte de mercancías por Carretera en cuanto a la coordinación de las actividades empresariales.



## 1.2. Objeto y alcance

La finalidad del presente proyecto consiste en analizar la situación actual del transporte de mercancías por carretera en materia de Coordinación de Actividades Empresariales, identificar los puntos más conflictivos y proponer medidas específicas dirigidas a mejorar ésta en el sector.

Además, se pretende:

- Cumplir los objetivos de seguridad y salud laboral que establece el Real Decreto 171/2004 que desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 sobre Prevención de Riesgos Laborales.
- Reforzar la necesidad de integrar la prevención de riesgos laborales en los sistemas de gestión de la empresa.
- Fomentar una auténtica cultura preventiva que asegure el cumplimiento efectivo y real de las obligaciones preventivas.
- Reducir errores y acciones que deriven en accidentes a través de la realización de una correcta coordinación entre las empresas y trabajadores de las empresas objeto del estudio.

## 1.3. Metodología

La metodología empleada para la realización del presente Manual, ha consistido principalmente en las siguientes actuaciones:

### 1. Análisis bibliográfico

- **Recopilación bibliográfica** para conocer las publicaciones sobre la Coordinación de Actividades Empresariales en relación con el transporte de mercancías por carretera y normativa vigente.

### 2. Análisis documental

- **Recopilación documental** con la finalidad de recopilar información en materia de Coordinación de Actividades Empresariales de las empresas del sector: tipología de transporte, actividad del contratante, tareas que se contratan, y aspectos más concretos relacionados con la Coordinación de Actividades Empresariales.

Para ello, se diseñó una *Ficha de solicitud de información en materia de Prevención de Riesgos Laborales*, dirigida a empresas de transporte de mercancías por carretera, para su cumplimentación por parte de profesionales del sector, responsables de prevención, delegados de prevención, trabajadores, etc.

### 3. Análisis sobre siniestralidad

- **Información sobre la siniestralidad laboral** en el sector para conocer la situación del sector respecto al tejido empresarial, trabajadores y su siniestralidad laboral. Para ello, se utilizaron datos facilitados por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), durante el período 2012-2015.



### 4. Análisis cualitativo

Se realizó un análisis cualitativo para conocer y analizar los aspectos relativos a la gestión de la coordinación preventiva entre las empresas del transporte de mercancías por carretera y el resto de las empresas a las que proporcionan servicios y viceversa, posibles dificultades, etc. Para ello, se utilizaron las siguientes técnicas cualitativas: entrevistas en profundidad y grupos de discusión.

- **Entrevistas en profundidad** dirigidas a trabajadores/as, mandos intermedios, delegados/as de prevención, etc. conocedores de las posibles dificultades y aciertos para la puesta en práctica de la Coordinación de Actividades Empresariales en empresas de transporte de mercancías por carretera.
- **Grupos de discusión** dirigidos a trabajadores/as del sector y delegados/as de prevención, para conocer su visión sobre la Coordinación de Actividades Empresariales, problemática y posibles soluciones.

### 5. Análisis cuantitativo

- El **análisis cuantitativo** se realiza a través de un cuestionario cumplimentado de forma anónima para que permita conocer la realidad de las empresas y trabaja-



dores/as del sector, obteniendo información sobre cómo el colectivo directamente implicado valora las condiciones actuales para la aplicación de la normativa sobre Coordinación de Actividades Empresariales en el sector del transporte de mercancías por carretera y cuáles son las dificultades.

La estructura del cuestionario diferencia información general relacionada con la empresa de transporte en la que se realiza el trabajo, y una segunda parte más específica y concreta sobre cuestiones directamente relacionadas con la Coordinación de Actividades Empresariales.

## 6. Informe de resultados y conclusiones

- Fruto del estudio y análisis de los resultados obtenidos en cada una de las actuaciones anteriores, es el informe de resultados y conclusiones en el que se contemplan los aspectos más destacados en relación al objeto del proyecto, y que sirvieron de premisa para plantear propuestas de mejora.

## 7. Taller de expertos

- Se realizó un taller de expertos para obtener su visión sobre el informe de resultados y conclusiones y así conocer su valoración y propuestas de mejora.

## 8. Redacción definitiva de la memoria de resultados del proyecto

- Realización del presente manual sobre *Análisis de la situación de la Coordinación de Actividades Empresariales en el transporte por carretera. Propuestas preventivas*.
- **Divulgación y difusión** del trabajo realizado a través de las páginas web de las organizaciones solicitantes y ejecutantes del proyecto, redes sociales y distribución del manual impreso.





2

**La siniestralidad  
en el transporte  
de mercancías por  
carretera**

---





# La siniestralidad en el transporte de mercancías por carretera



## 2.1. Introducción

Una de las herramientas más útiles para establecer políticas coherentes con la realidad de la organización y eficaces para la mejora efectiva de las condiciones de trabajo en un sector, son los estudios sobre la siniestralidad laboral.

El análisis periódico de los datos de siniestralidad permite valorar las debilidades y fortalezas del sistema de Prevención de Riesgos Laborales establecido, así como evidenciar los aspectos a mejorar.

Como ya sabemos, cuando se produce un accidente de trabajo o un incidente en una empresa, las causas que se pueden atribuir son variadas. En general, es habitual que estén relacionadas con una **deficiente o inexistente evaluación, planificación y organización preventiva, y pueden ser previsibles si se analiza la génesis y la secuencia de cómo suceden**<sup>3</sup>.

Los accidentes de trabajo y los incidentes ponen de manifiesto errores y fallos en los procesos productivos y en los Sistemas de Prevención de Riesgos Laborales de las empresas. Por ello, cuando se produce un accidente de trabajo, es importante realizar una investigación del mismo que permita recopilar toda la información posible sobre los hechos que han dado lugar al accidente. Ello servirá para adoptar medidas dirigidas a evitar su repetición, o que como mínimo, se reduzcan sus consecuencias.

Cuando se realiza la investigación de un accidente, se conocen las causas que los han generado y permite implantar medidas correctoras encaminadas, tanto a eliminar las causas que dieron lugar al accidente, como a evitar la repetición del mismo accidente o similares, y aprovechar la experiencia para mejorar la prevención en la empresa.

---

<sup>3</sup> NTP 593: *La gestión integral de los accidentes de trabajo. Control estadístico.*



De la investigación de un accidente se debe obtener la mejor y la mayor información posible no sólo para eliminar las causas desencadenantes del suceso y así evitar su repetición, sino también para identificar aquellas causas que estando en la génesis del suceso propiciaron su desarrollo y cuyo conocimiento y control han de permitir detectar fallos u omisiones en la organización de la prevención en la empresa y cuyo control va a significar una mejora sustancial en la misma.

Además, es muy importante que la información quede debidamente registrada y ordenada para su posterior análisis estadístico.

## 2.2. La siniestralidad según datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo

A continuación, se presenta información sobre siniestralidad laboral en el sector del transporte de mercancías por carretera durante el período 2012-2015, según datos facilitados por el **Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo**, agrupados en torno a los siguientes parámetros:

1. Accidentes de trabajo con baja.
2. Accidentes de trabajo con baja según gravedad.
3. Accidentes de trabajo con baja según lugar del accidente.
4. Accidentes de trabajo con baja producidos en el centro de trabajo habitual según edad.
5. Accidentes de trabajo con baja producidos en otro centro de trabajo según edad.
6. Accidentes de trabajo según forma de la lesión.
7. Accidente de trabajo según tipo de lesión.



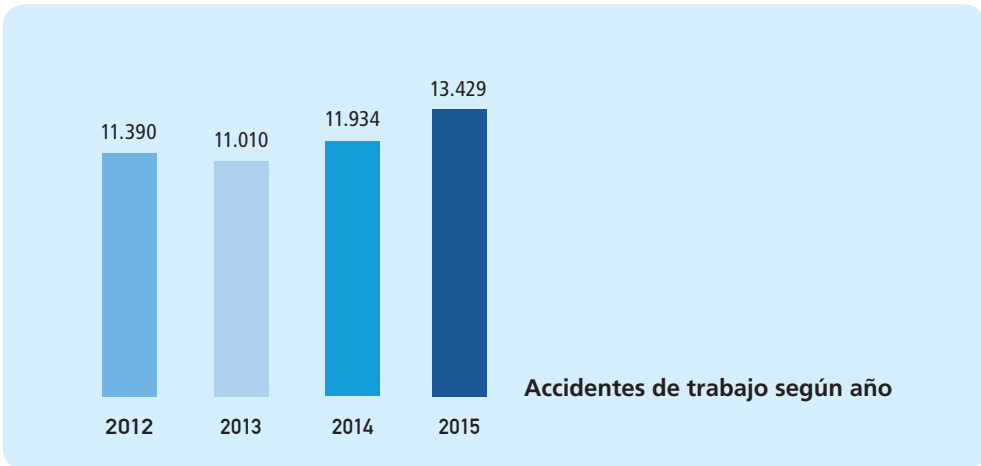
## 1. Accidentes de trabajo con baja

La información que se facilita sobre **accidentes de trabajo con baja en el sector del transporte de mercancías por carretera**, pone de manifiesto cómo en los dos últimos años del período 2012-2015, se están produciendo más accidentes de trabajo que en los años anteriores:

**Tabla 1. Accidentes de trabajo en el transporte de mercancías**

2012	2013	2014	2015
11.390	11.010	11.934	13.429

Es significativo el incremento de accidentes de trabajo en el año 2015.



## 2. Accidentes de trabajo según gravedad

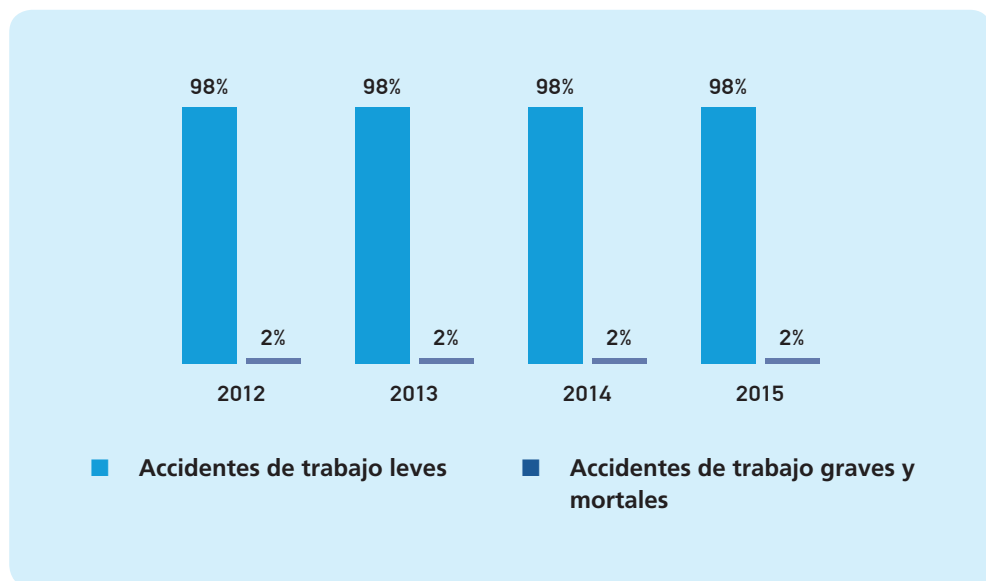
Los accidentes de trabajo según la gravedad se diferencian en leves y graves o mortales.

**Tabla 2. Accidentes de trabajo según gravedad**

	2012	2013	2014	2015
Accidentes de trabajo leves	98%	98%	98%	98%
Accidentes de trabajo graves y mortales	2%	2%	2%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



En el sector del transporte de mercancías por carretera, la mayoría de los accidentes de trabajo (98%) que se producen son leves en cualquier año del período comprendido entre los años 2012 y 2015, ambos años inclusive.



### 3. Accidentes de trabajo según lugar de trabajo

Este parámetro, accidentes de trabajo según lugar de trabajo diferencia:

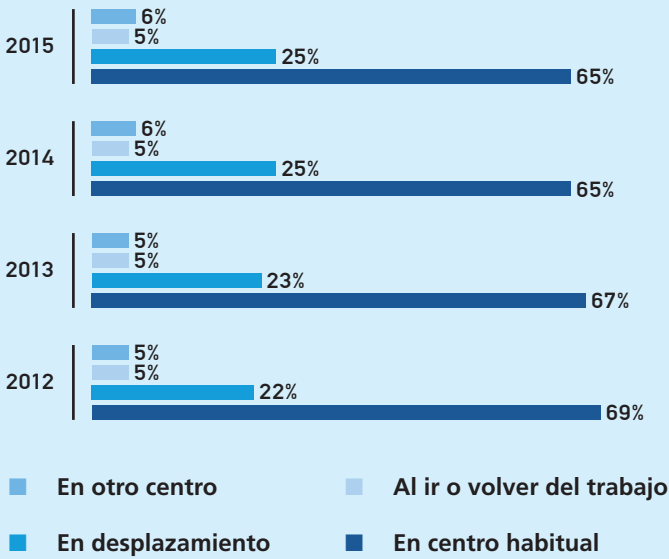
- El centro de trabajo habitual.
- El accidente de trabajo en desplazamiento.
- El accidente de trabajo al ir o volver del trabajo.
- Accidente de trabajo producido en otro centro de trabajo.

	2012	2013	2014	2015
En centro habitual	7.808	7.415	7.717	8.681
En desplazamiento	2.470	2.561	2.949	3.380
Al ir o volver al trabajo	557	502	550	627
En otro centro	555	532	718	741
<b>TOTAL</b>	<b>11.390</b>	<b>11.010</b>	<b>11.934</b>	<b>13.429</b>



- Más de la mitad de los accidentes se producen en el centro de trabajo habitual y en desplazamiento.
- Es menos habitual que los accidentes se produzcan en otro centro de trabajo y al ir o volver del trabajo.

### Accidentes de trabajo según lugar del accidente



Como el objeto del proyecto consiste en la realización de un análisis sobre la situación de la coordinación de actividades empresariales en el transporte de mercancías por carretera, nos centraremos en los accidentes de trabajo que se producen en el lugar de trabajo, y los que se producen en otro centro de trabajo:

En el año 2015, se produjeron más **accidentes de trabajo en el centro de trabajo habitual** que en los años anteriores del período 2012-2015.

**Tabla 4. Accidentes de trabajo con baja en el centro de trabajo habitual**

	2012	2013	2014	2015
En el centro de trabajo habitual	7.808	7.415	7.717	8.681





Si se observan los **accidentes de trabajo** que se han producido en **otro centro de trabajo** durante el período 2012-2015, hay más accidentes en el año 2015 que en los años anteriores.

**Tabla 5. Accidentes de trabajo con baja en otro centro de trabajo**

	2012	2013	2014	2015
En otro centro de trabajo	555	532	718	741
<b>TOTAL</b>	<b>11.390</b>	<b>11.010</b>	<b>11.934</b>	<b>13.429</b>

#### **4. Accidentes de trabajo con baja en el centro de trabajo habitual según edad**

Si se consideran los accidentes de trabajo según la edad del accidentado, hay que diferenciar los siguientes tramos de edad:

- 24 años o menos.
- De 25 a 44 años.
- De 45 años en adelante.

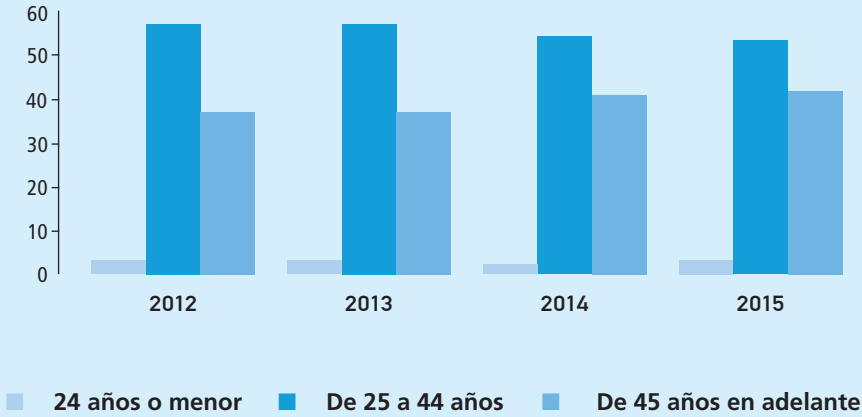
**Tabla 6. Accidentes de trabajo producidos en el centro de trabajo habitual según la edad**

	2012	2013	2014	2015
24 años o menos	222	192	173	236
De 25 a 44 años	4.626	4.637	4.336	4.741
De 45 años en adelante	2.960	2.856	3.208	3.704
<b>TOTAL</b>	<b>7.808</b>	<b>7.415</b>	<b>7.717</b>	<b>8.681</b>

En cuanto a los accidentes de trabajo que se producen en el centro de trabajo habitual según la edad del trabajador en más de la mitad de los accidentes, la edad de los trabajadores oscila entre los 25 y 44 años.



### Accidentes de trabajo en el centro de trabajo habitual según la edad



## 5. Accidentes de trabajo con baja producidos en otro centro de trabajo según edad

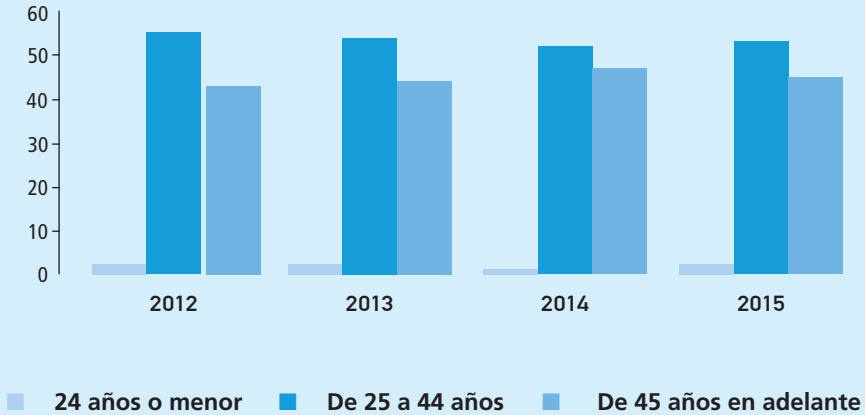
En relación a los accidentes de trabajo con baja que se han producido en otro centro de trabajo, predominan las edades comprendidas entre 25 y 44 años, o de 45 años en adelante.

**Tabla 7. Accidentes de trabajo con baja producidos en otro centro de trabajo según la edad**

	2012	2013	2014	2015
24 años o menos	12	8	9	18
De 25 a 44 años	305	298	371	391
De 45 años en adelante	238	235	338	332
<b>TOTAL</b>	<b>555</b>	<b>532</b>	<b>718</b>	<b>741</b>



### Accidentes de trabajo en otro centro de trabajo según la edad



## 6. Accidentes de trabajo según la forma del accidente

En los accidentes de trabajo según la forma del accidente se diferencian los siguientes parámetros:

- Ninguna información.
- Contacto con corriente eléctrica, fuego, temperatura, sustancias peligrosas.
- Ahogamiento, quedar sepultado, quedar envuelto.
- Aplastamiento sobre o contra un objeto inmóvil (trabajador en movimiento).
- Choque o golpe contra un objeto en movimiento, colisión.
- Contacto con “agente material” cortante, punzante, duro.
- Quedar atrapado, ser aplastado, sufrir una amputación.
- Sobreesfuerzo físico, trauma psíquico, exposición a radiaciones, ruido, luz o presión.
- Mordeduras, patadas, etc. (de animales o personas).
- Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas.
- Otro contacto no incluido en los anteriores apartados.



Tabla 8. Accidentes de trabajo según la forma del accidente

	2012	2013	2014	2015
Ninguna información	65	94	0	0
Contacto con corriente eléctrica, fuego, temperatura, sustancias peligrosas	170	129	172	192
Ahogamiento, quedar sepultado, quedar envuelto	22	27	19	13
Aplastamiento sobre o contra un objeto inmóvil (trabajador en movimiento)	3.234	3.077	3.301	3.850
Choque o golpe contra un objeto en movimiento, colisión	2.552	2.558	2.760	3.088
Contacto con "agente material" cortante, punzante, duro	409	387	361	446
Quedar atrapado, ser aplastado, sufrir una amputación	483	435	541	564
Sobreesfuerzo físico, trauma psíquico, exposición a radiaciones, ruido, luz o presión	3.722	3.610	3.973	4.398
Mordeduras, patadas, etc. (de animales o personas)	63	68	56	73
Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas	64	81	86	81
Otro contacto no incluido en los anteriores apartados	49	42	115	97
<b>TOTAL</b>	<b>10.833</b>	<b>10.508</b>	<b>11.384</b>	<b>12.802</b>

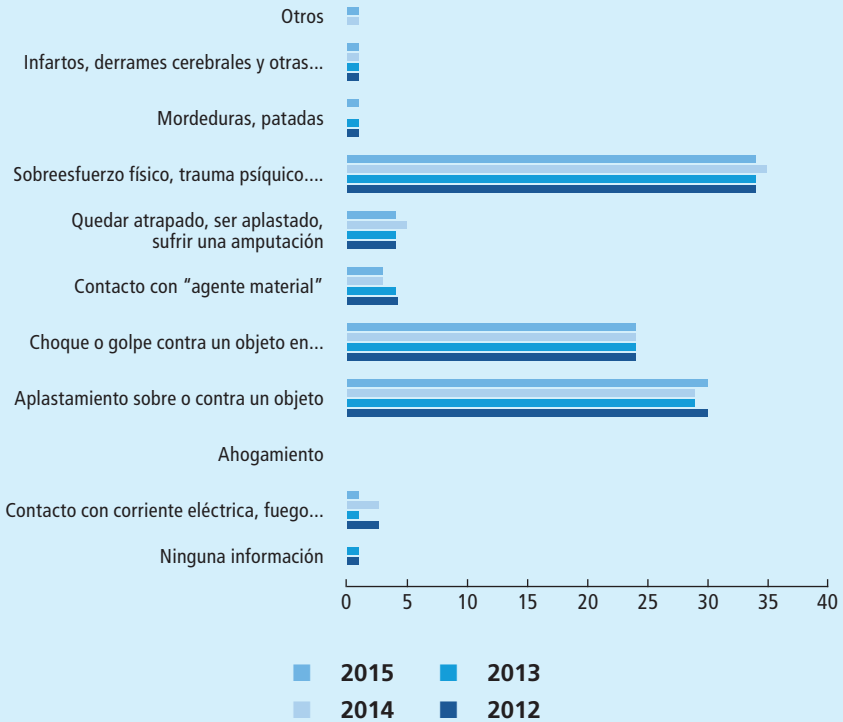
Las principales formas de lesión del accidente de trabajo, son las siguientes:

- Aplastamiento sobre o contra un objeto inmóvil (trabajadores en movimiento).
- Golpe o choque contra un objeto en movimiento, colisión.
- Sobreesfuerzo físico, trauma psíquico, exposición a radiaciones, ruido, luz o presión.

Prácticamente el 40% de los accidentes de trabajo están vinculados en cuanto a la forma del accidente a un sobreesfuerzo, trauma psíquico, exposición a radiaciones, ruido, luz o presión.



### Accidentes de trabajo según la forma del accidente



## 7. Accidentes de trabajo según el tipo de lesión

En los accidentes de trabajo se diferencian los siguientes tipos de lesión:

- Tipo de lesión desconocida o sin especificar.
- Heridas.
- Fracturas.
- Dislocaciones, esguinces y torceduras.
- Amputaciones traumáticas.
- Conmociones y lesiones internas.
- Quemaduras, escaldaduras y congelación.
- Envenenamiento e infecciones.
- Ahogamientos y asfixias.
- Efectos del ruido, la vibración y la presión.



- Efectos de las temperaturas extremas, la luz y las radiaciones.
- Trauma psíquico, choque traumático.
- Lesiones múltiples.
- Infarto, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas.
- Otras lesiones no especificadas incluidas en otros apartados.

Los accidentes de trabajo más frecuentes son las **dislocaciones, esguinces y torceduras, y las heridas**.

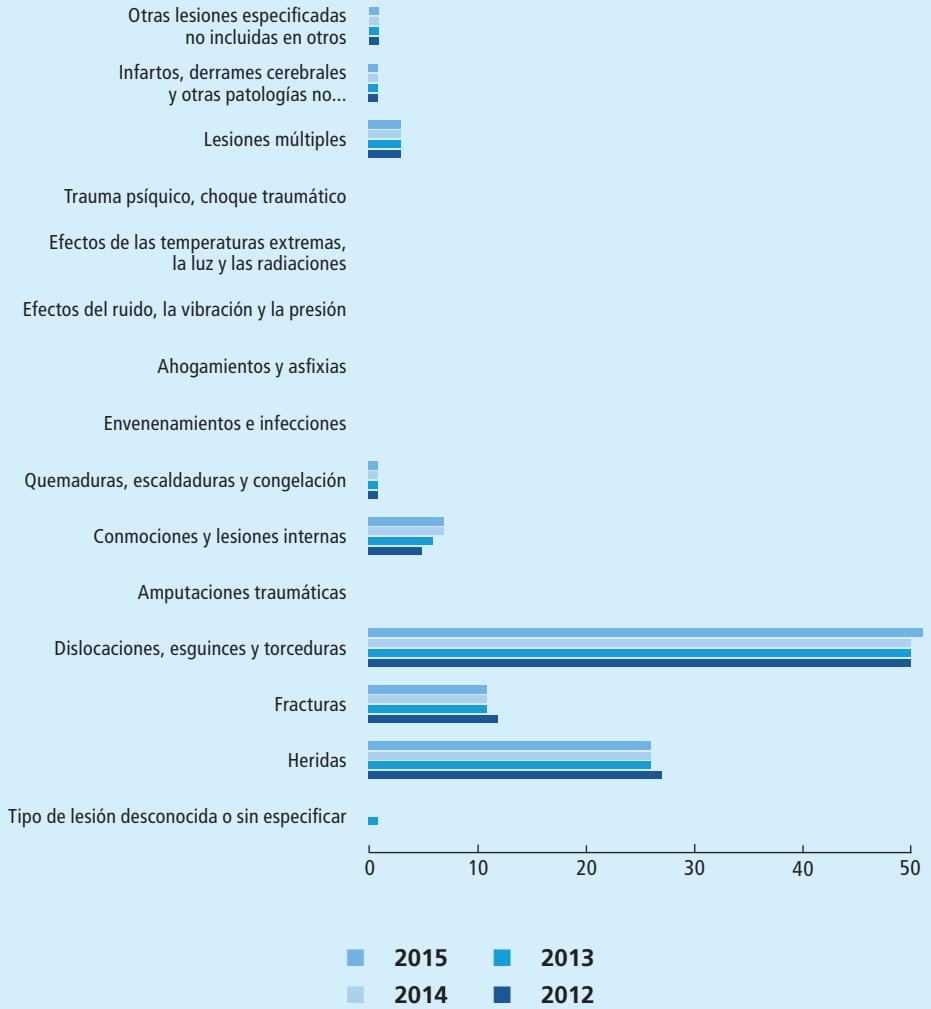
**Tabla 9. Accidentes de trabajo según tipo de lesión**

	2012	2013	2014	2015
Tipo de lesión desconocida o sin especificar	38	53	55	57
Heridas	2.936	2.763	2.927	3.322
Fracturas	1.278	1.164	1.286	1.347
Dislocaciones, esguinces y torceduras	5.408	5.251	5.661	6.472
Amputaciones traumáticas	33	36	38	36
Conmociones y lesiones internas	552	609	808	854
Quemaduras, escaldaduras y congelación	68	65	72	79
Envenenamientos e infecciones	9	4	6	4
Ahogamientos y asfixias	3	1	4	2
Efectos del ruido, la vibración y la presión	12	7	10	8
Efectos de las temperaturas extremas, la luz y las radiaciones	1	2	2	1
Trauma psíquico, choque traumático	19	23	37	52
Lesiones múltiples	300	308	286	334
Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas	59	80	79	73
Otras lesiones especificadas no incluidas en otros apartados	117	142	113	161
<b>TOTAL</b>	<b>10.833</b>	<b>10.508</b>	<b>11.384</b>	<b>12.802</b>

- Los efectos de las temperaturas extremas, la luz y las radiaciones, ahogamientos y asfixias no son representativos.
- Las dislocaciones, esguinces y torceduras, representan el 50% de los accidentes producidos.
- Las heridas suponen aproximadamente el 25% de los accidentes.



### Accidentes de trabajo según la forma del accidente







**Análisis de la situación  
de la coordinación de  
actividades empresariales  
en el transporte por  
carretera**

**3**

---





# Análisis de la situación de la coordinación de actividades empresariales en el transporte por carretera



## 3.1. Análisis documental

Tal y como se ha indicado en apartados anteriores, con la finalidad de recopilar información de las empresas del sector en materia de Coordinación de Actividades Empresariales, se realizó una *Ficha de solicitud de información en materia de Prevención de Riesgos Laborales*, dirigida a empresas de transporte de mercancías por carretera, para su distribución y cumplimentación por parte de profesionales del sector, responsables de prevención, delegados de prevención, trabajadores, etc.

En la ficha se cumplimentó información sobre los siguientes parámetros:

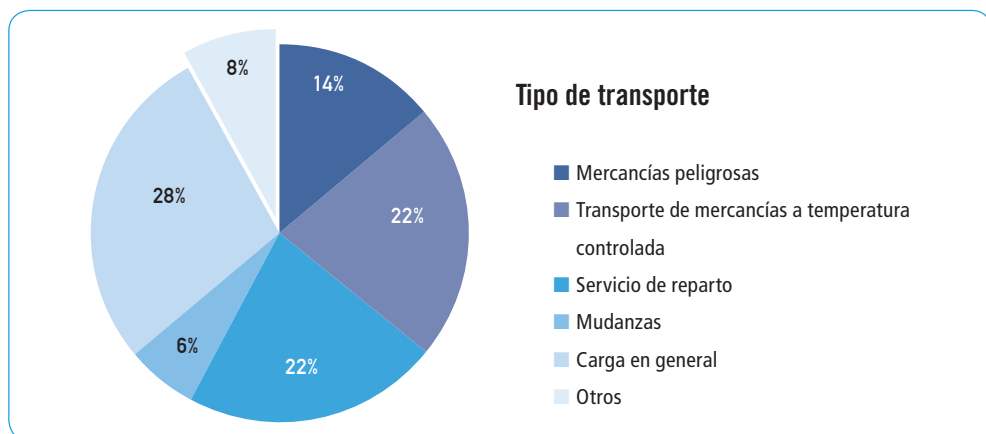




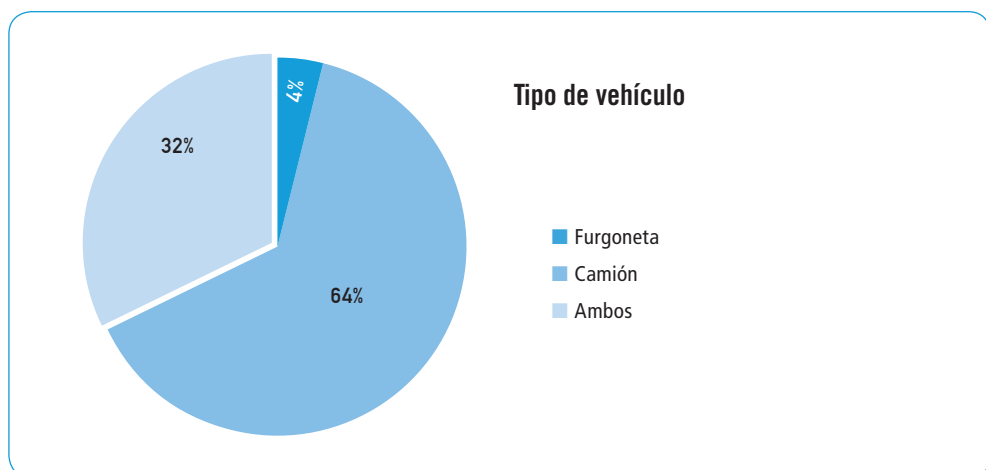
Los resultados obtenidos ponen de manifiesto a modo orientativo la siguiente información:

## 1. Datos generales

- La **tipología de transporte** es muy variada en el sector: logística, mercancías peligrosas, mercancía a temperatura controlada, etc. sin que predomine una u otra actividad.

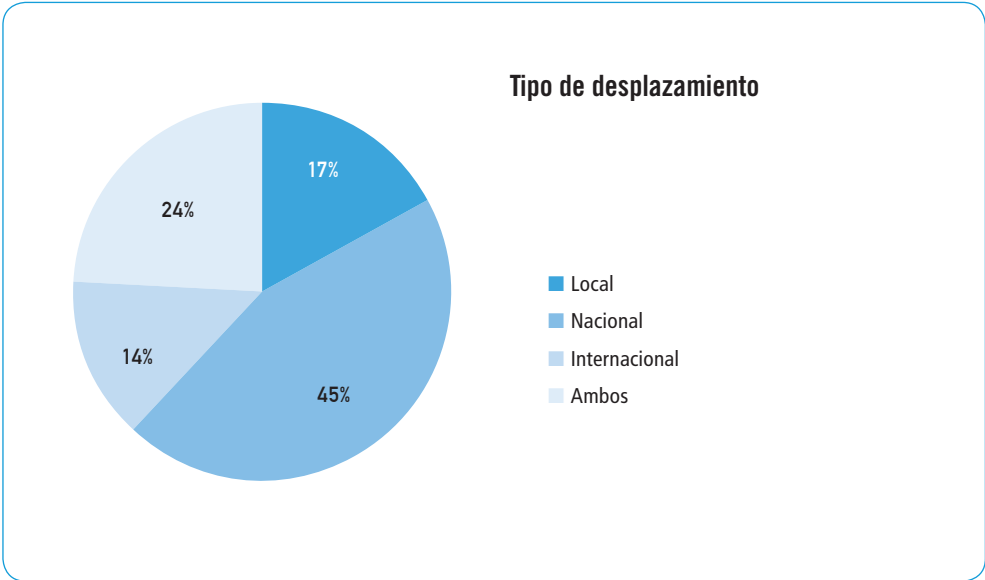


- El **vehículo** más utilizado por las empresas del transporte de mercancías es el camión.

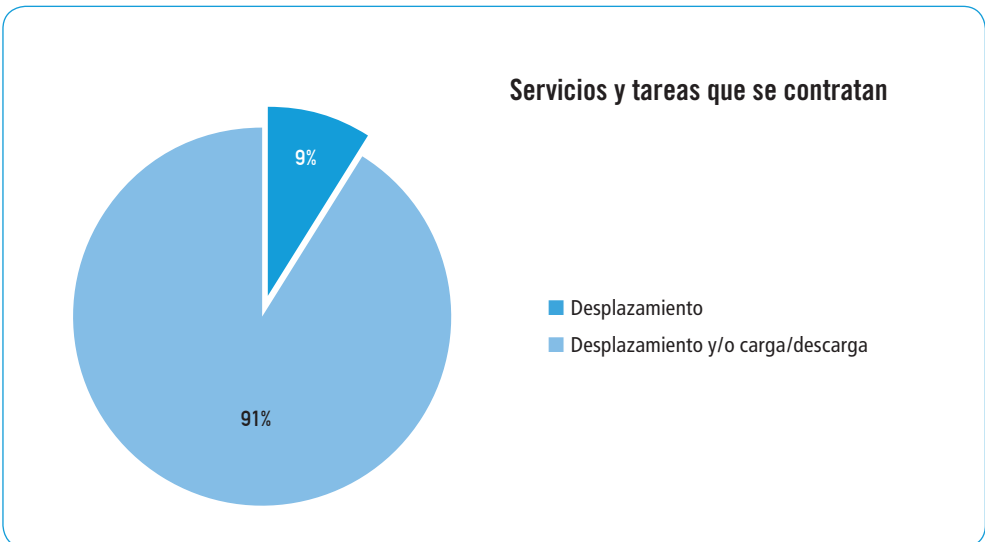




- La **tipología de desplazamiento** también es variada: internacional, nacional y/o local, predominando el transporte nacional.

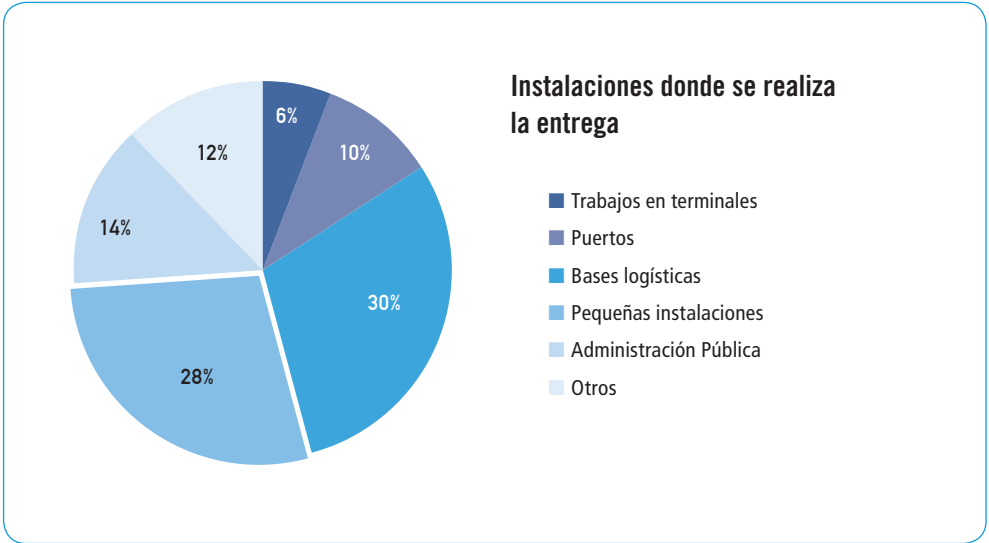


- En general, los **servicios y tareas** que se contratan incluyen la carga y la descarga de la mercancía.



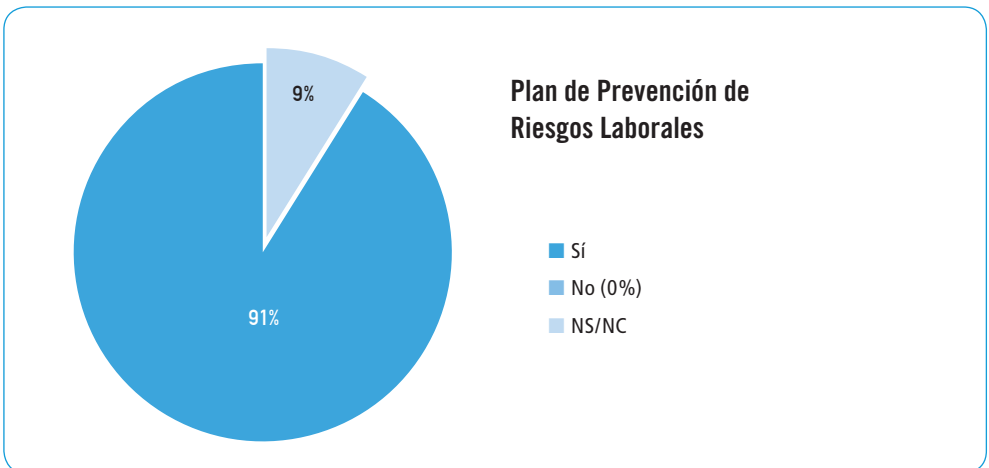


- El lugar de recogida o de entrega de la carga es muy variado: bases logísticas, pequeñas instalaciones, Administración Pública, puertos, trabajos en terminales, etc.



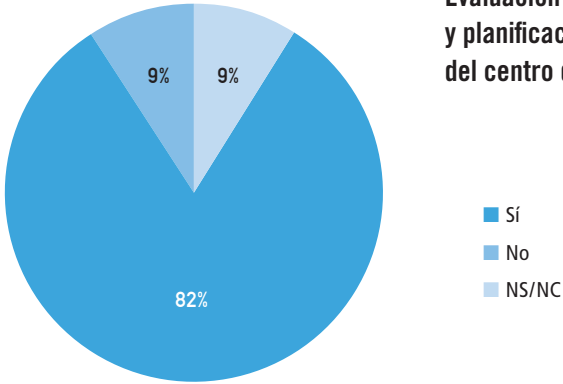
## 2. Gestión de la Prevención

- Es habitual que en las empresas de transporte de mercancías haya Plan de Prevención, evaluación de riesgos por puesto de trabajo y del centro de trabajo, así como planificación preventiva del puesto de trabajo y del centro de trabajo.



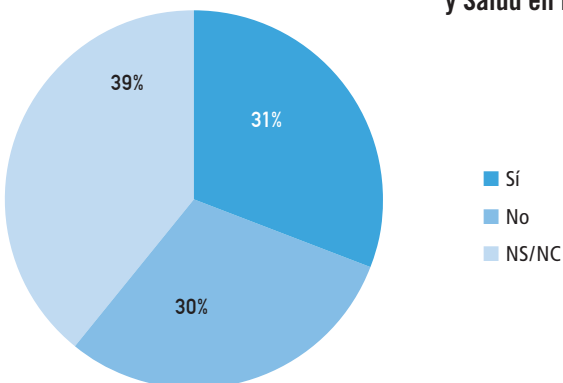


### Evaluación de riesgos laborales y planificación preventiva del centro de trabajo



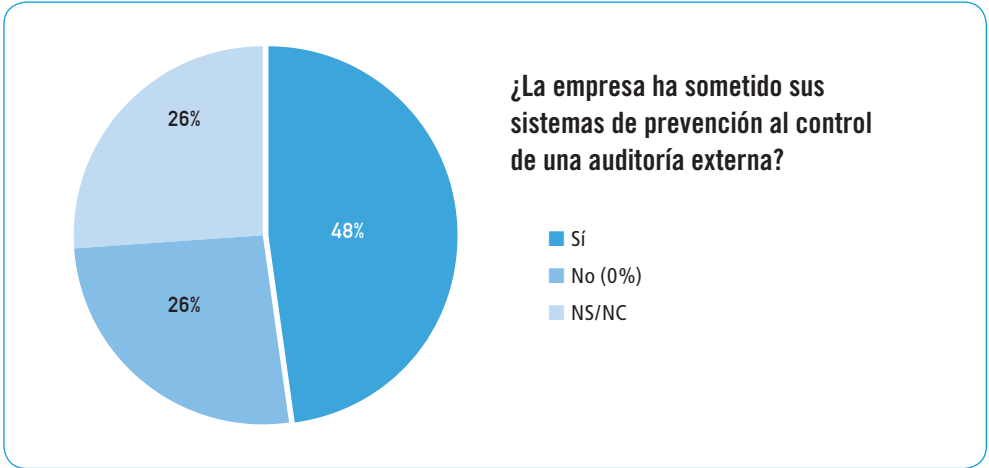
- El sector del transporte de mercancías por carretera está representado por empresas grandes, pequeñas y medianas empresas. Ello significa que en ocasiones, por el número de trabajadores en plantilla cuenta con **Comité de Seguridad y Salud Laboral**. Destaca cómo el 39% no sabe o no contesta sobre si en la empresa hay Comité de Seguridad y Salud Laboral.

### Comité de Seguridad y Salud en las empresas

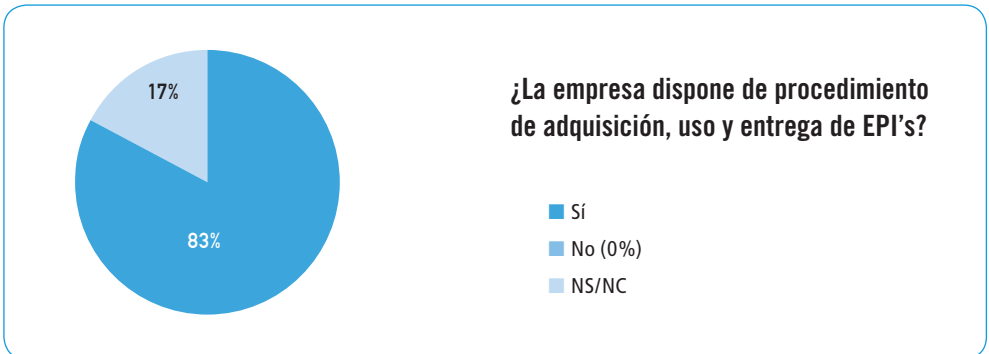




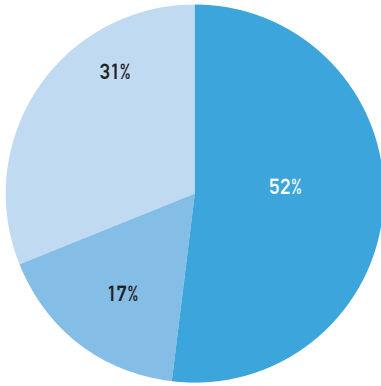
- Casi la mitad de las empresas han sometido sus sistemas de prevención al control de una **auditoría o evaluación externa**. En los casos en los que no ha sido así, posiblemente no ha sido necesario por no reunir los requisitos obligatorios para que el sistema de prevención esté sujeto al control de una auditoría.



- Prácticamente la mitad de las empresas que han cumplimentado el check-list cuentan con procedimiento de investigación de accidentes.
- En la mayoría de los casos, las empresas disponen de procedimiento de adquisición, uso y entrega de EPI's.
- Más de la mitad de las empresas del sector han elaborado un procedimiento de coordinación de actividades empresariales.

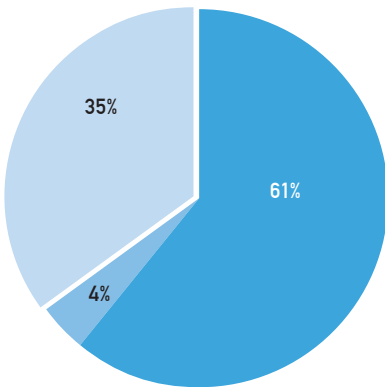






**¿La empresa dispone de procedimiento de investigación de accidentes de trabajo?**

- Sí
- No
- NS/NC



**¿La empresa dispone de procedimiento de coordinación de actividades empresariales?**

- Sí
- No
- NS/NC

### 3. Coordinación de actividades empresariales

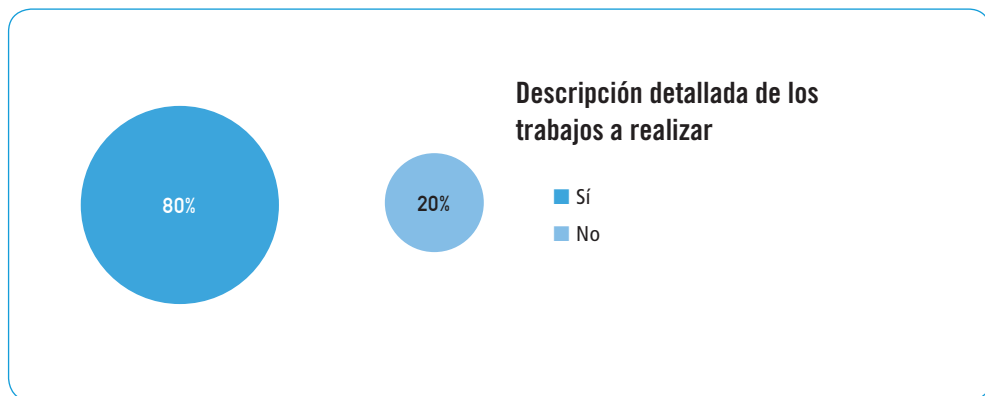
En materia de Coordinación de Actividades Empresariales, es importante diferenciar:

- Información que facilita la empresa cliente.
- Información que facilita la empresa de transporte.

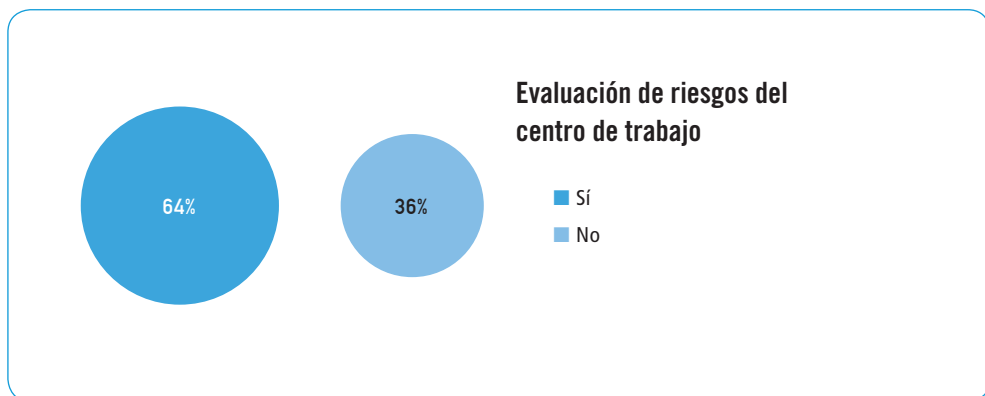


### ***a) Información que facilita la empresa cliente***

- En la mayoría de los casos, las empresas cliente proporcionan una descripción detallada de los trabajos a realizar.

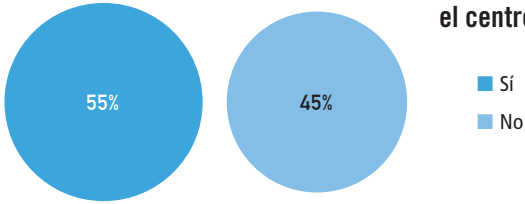


- Cuando se trata de que la empresa cliente proporcione información en materia preventiva relacionada con la evaluación de riesgos y las medidas preventivas del centro de trabajo en el que el transportista recoge o entrega la mercancía, esta información no siempre se facilita por la empresa cliente.
- Tampoco es habitual que la empresa cliente proporcione la información necesaria sobre los Equipos de Protección Individual necesarios, las medidas de emergencia de las instalaciones, ni procedimiento de coordinación de actividades empresariales.

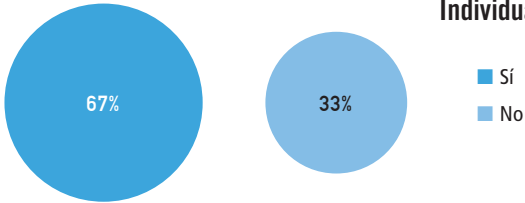




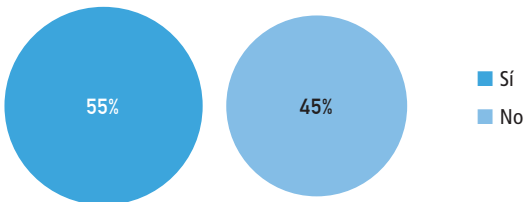
### Medidas preventivas sobre el centro de trabajo



### Relación de Equipos de Protección Individual necesarios

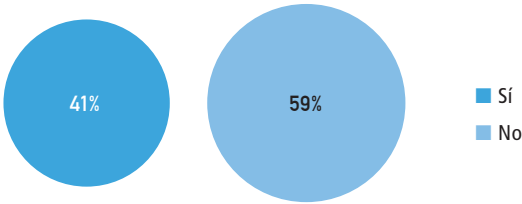


### Medidas de emergencia





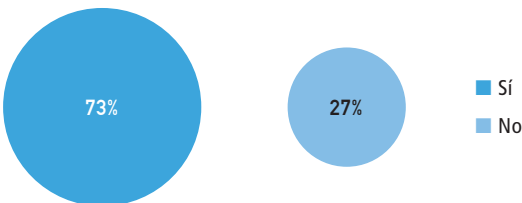
### Procedimiento de coordinación de actividades empresariales



#### ***b) Información que facilita la empresa de transporte***

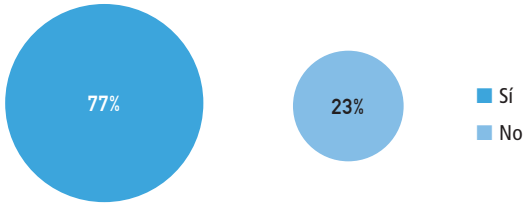
- Los check list cumplimentados ponen de manifiesto cómo en la mayoría de los casos las empresas de transporte facilitan información en materia preventiva a la empresa cliente: evaluación de riesgos laborales específica de los trabajadores y sus correspondientes medidas preventivas.

### Evaluación de riesgos específica del puesto de trabajos



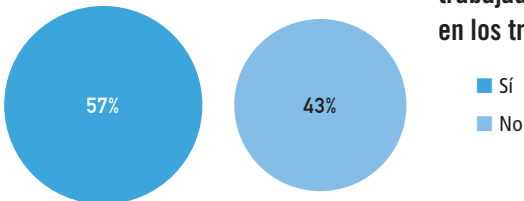


### Medidas preventivas frente a los riesgos



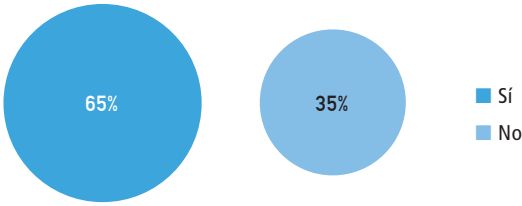
- En cuanto a la documentación que las empresas de transporte envían a los trabajadores, en más de la mitad de los casos la facilitan.
- Más de la mitad de las empresas de transporte tienen un compromiso de actualización permanente de la relación de los trabajadores y su documentación en los trabajos.

### Compromiso de actualización permanente de la relación de trabajadores y su documentación en los trabajos



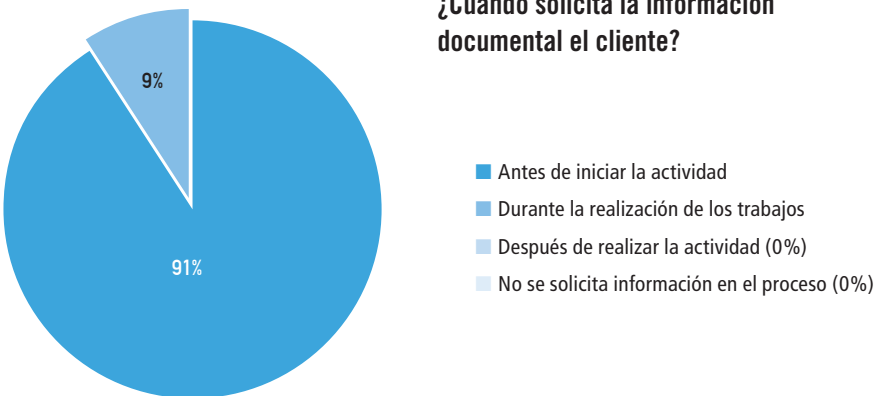


### Documentación en prevención de los trabajadores



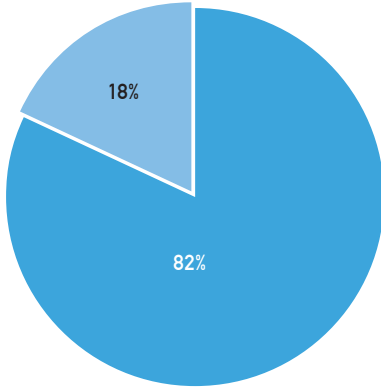
- Es generalizada la tendencia en que la empresa de transporte solicita a la empresa cliente la información documental necesaria antes de iniciar la actividad.
- La información que recibe la empresa de transporte es tanto antes de iniciar la actividad como durante la realización de los trabajos.

### ¿Cuándo solicita la información documental el cliente?





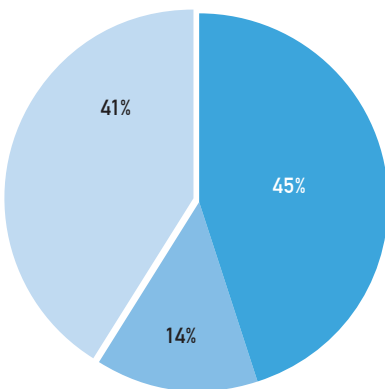
### ¿Cuándo recibe la información documental la empresa del transporte?



- Antes de iniciar la actividad
- Durante la realización de los trabajos
- No recibe información documental (0%)

- En menos de la mitad de los casos, el conductor profesional tiene información sobre los riesgos laborales del centro de trabajo donde se recoge o entrega la mercancía.

### Los trabajadores, ¿disponen de información sobre los riesgos laborales en el lugar donde recogen o entregan la mercancía?

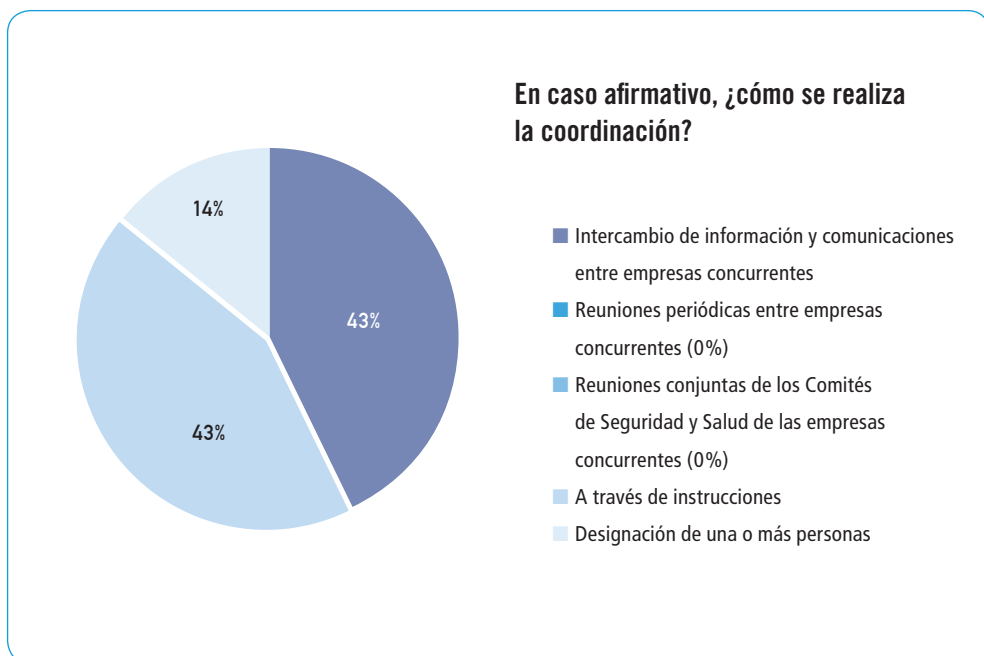
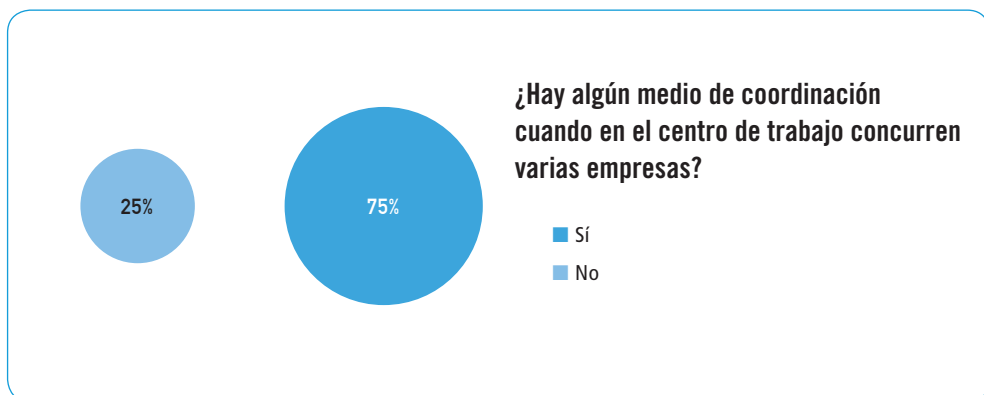


- Sí
- No
- Algunos



- En la mayoría de los casos, cuando en el centro de trabajo concurren varias empresas, no hay ningún medio de coordinación.

Cuando se utilizan medios de coordinación, los más habituales consisten en el intercambio de información y comunicaciones entre las empresas concurrentes, o mediante la designación de una o más personas encargadas de la coordinación de actividades preventivas.



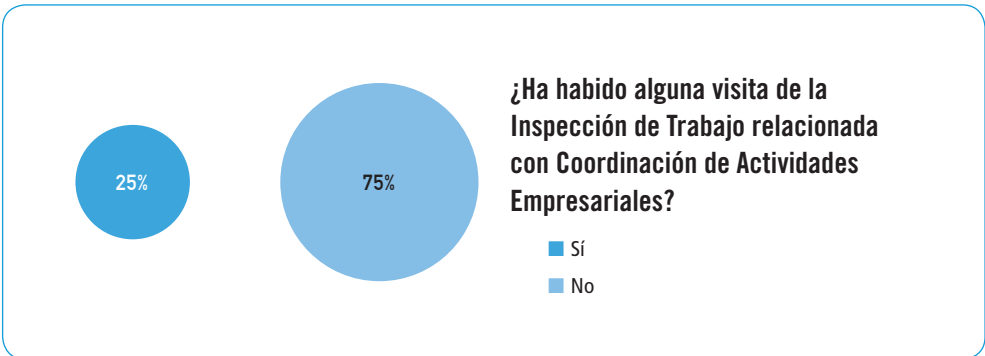




- En el 75% de los casos, las empresas concurrentes no se comunican los accidentes de trabajo y las situaciones de emergencia que se han producido.



- Se desconocen las visitas que pudiera realizar la Inspección de Trabajo.



### 3.2. Análisis cualitativo

La metodología del estudio contempla la realización de un análisis cualitativo para conocer y analizar los aspectos relativos a la gestión de la coordinación de actividades empresariales entre las empresas del transporte de mercancías por carretera, las empresas a las que proporcionan servicios y viceversa, posibles dificultades, etc.

El estudio cualitativo es el proceso de planificación, recolección y análisis de información “blanda” sobre las opiniones, percepciones, creencias y actitudes de un colectivo determinado. Se centra en el análisis del discurso: palabras, significados, así



como el contexto que rodea un determinado hecho a investigar, e incluye su cultura, sus creencias y sus comportamientos descansando sobre la base concreta de lo que alguien ha hecho o dicho realmente.

La investigación cualitativa permite tratar el problema objeto del estudio con una visión holística, tratando la situación como un todo en el que multiplicidad de factores explican el fenómeno estudiado.



Para ello, se utilizaron técnicas cualitativas de entrevistas en profundidad y grupos de discusión.

Estas técnicas son las que se utilizan con más frecuencia cuando el objeto del estudio no es una medición de una variable si no la comprensión de un fenómeno; en ambos casos, la recogida de información se traduce en la obtención y posterior análisis resultante del diálogo libre y espontáneo que surge en la entrevista entre el entrevistador y el entrevistado, y entre el grupo de personas que interviene en el grupo de discusión.

### 3.2.1. Entrevistas en profundidad. Principales resultados

La **entrevista en profundidad** es el proceso de interacción dinámica de comunicación entre dos personas: entrevistador y entrevistado, bajo el control del primero.

Se utiliza la indagación exhaustiva para lograr que el entrevistado hable libremente y exprese en detalles sus creencias y sentimientos sobre un tema, con la siguiente finalidad de descubrir nociones preliminares sobre lo que piensa el sujeto, obtener comentarios libres y detallados que incluyan ideas y opiniones, y hacer que el entrevistado comunique tanto como sea posible sus conocimientos y conducta.

Las **entrevistas en profundidad** se han dirigido a trabajadores/as, mandos intermedios, delegados/as de prevención, etc. conocedores de las posibles dificultades y



aciertos para la puesta en práctica de la Coordinación de Actividades Empresariales en empresas de transporte de mercancías por carretera.

Las cuestiones que se trataron giraron en torno a los siguientes bloques temáticos:

1. Características generales de las empresas del sector.
2. Gestión de la prevención. La coordinación de actividades empresariales.
3. Dificultades y elementos de mejora de la coordinación de actividades empresariales.
4. Accidentes de trabajo.

A continuación, se exponen los resultados obtenidos en los que para reforzar el documento, se incluyen transcripciones parciales de algunas de las entrevistas que se han mantenido.

## 1. Características generales de las empresas del sector

Se trata de un sector muy amplio en el que no resulta sencillo determinar unas características que sirvan de común denominador a las empresas:

- En el sector conviven la pequeña y mediana empresa junto con la gran empresa.
- La tipología de transporte que se realiza es muy amplia: mercancías peligrosas, a temperatura controlada, paquetería, etc.
- El vehículo puede ser desde una furgoneta, camión, etc.
- El desplazamiento varía: internacional, nacional y/o local.

*“Hay empresas grandes y pequeñas”.*

*“Somos una empresa familiar posicionada en el sector de hidrocarburos. Abarcamos la zona noroeste peninsular”.*

*“Somos 350 trabajadores aproximadamente. Realizamos transporte de mercancías de todo tipo”.*



*“Somos una empresa que tenemos unos 3.000 trabajadores. Transportamos mercancía perecedera”.*

*“Nuestra empresa realiza transporte nacional e internacional de mercancías a temperatura controlada. Nuestro principal mercado es la exportación de fruta y verdura”.*

*“Predomina el transporte nacional e internacional. El local también, pero se hace mucho por agencia. Las empresas grandes hacen más transporte nacional e internacional y las empresas pequeñas son más bien de reparto”.*

*“Trabajo en una empresa de transporte internacional y transporte nacional, con varios centros de trabajo. La actividad principal consiste en el transporte de mercancías peligrosas, también transporte de otras mercancías. Los conductores realizan transporte nacional e internacional. Se van conjugando los viajes y tú tan pronto puedes hacer un servicio de 50 kilómetros o un servicio de 4.000 kilómetros”.*

Las **empresas de transporte de mercancías** pueden tener varias **modalidades**: la propia actividad del transporte de mercancías, la de operador de transporte/agencia de transporte, que les permite contratar “colaboradores” para la realización de la actividad, o bien ambas modalidades.

*“Mi empresa además de empresa de transporte es operador de transporte, por eso tienen colaboradores”.*

*“Mi empresa es una agencia de transporte. El transporte lo realizan autónomos que son casi el 90%”.*





La agencia de transporte hace de intermediaria para realizar un desplazamiento: la agencia proporciona vehículo y conductor a la empresa que necesita que se realice un transporte determinado.

*“Si tengo x mercancía del puerto de Tarragona y no tengo más camiones, tengo que buscar otras empresas, que es lo que se llama colaboración”.*

*“Si tú un día tienes que hacer 500 servicios más, es lógico que esos servicios los busques en el mercado a través de colaboradores”.*

En los últimos años se pone de manifiesto cierta tendencia consistente en subcontratar la actividad con otras empresas de transporte, autónomos, siendo más habitual la subcontratación de autónomos y autónomos con personal a su cargo.

*“De los 3.000 conductores que tenemos y que son trabajadores por cuenta ajena, a parte tenemos nuestros colaboradores. Hay de todo: autónomos y empresas de transporte”.*

*“Yo trabajo en una empresa del ámbito logístico. Nuestro transporte está subcontratado al 100% con autónomos. Nuestros transportistas son autónomos o pequeñas empresas”.*

*“Contamos con 160 conductores profesionales trabajadores por cuenta ajena, y unos 200 subcontratados”.*

*“En nuestra empresa la externalización prácticamente no existía, y se empezó a externalizar como medida para paliar los efectos de la crisis. Tenemos muchos autónomos. Tenemos dos modelos: el autónomo que tiene tres vehículos y la contratación diaria: que te contrato hoy y mañana no te contrato”.*

Los **servicios y contrataciones** con clientes son **muy diferentes**, pueden ser empresas grandes o empresas pequeñas. Uno de los factores a tener en cuenta es que en los últimos años se ha convertido en una práctica habitual la realización de **la carga y la descarga** de la mercancía, sobre todo cuando se trata de pequeña y mediana empresa.

*“Somos una empresa de 3.000 trabajadores. Nos dedicamos al sector de alimentación. Somos proveedores, y en principio tenemos un cliente principal y luego clientes más pequeños. Hacemos toda la cadena de transporte: cogemos el alimento de la*



*fábrica que lo produce, y lo transportamos hacia la plataforma logística, que hace la separación a tienda, luego lo llevamos a tienda, y cuando el producto lo compran en tienda u on line, se lo llevamos al domicilio”.*

*“En realidad la labor del conductor es estar pendiente de la carga y la descarga, pero no tocar la carga, ni manipularla”.*

*“En aquellos casos en que se trata de empresas pequeñas que no tienen quien haga la carga y la descarga, se suele hacer con conductores de nuestra empresa”.*

*“Las grandes multinacionales con las que trabajamos, simplemente dejamos el camión y ya se encargan ellos de descargar la mercancía”.*

*“La tendencia es que el conductor haga la carga y la descarga, y cada vez más”.*

*“La descarga la realiza el conductor, salvo que se trate de una empresa que tenga su propia logística de almacén, pero normalmente la descarga la realiza el conductor”.*

Cuando se trata de transporte de mercancías peligrosas, las tareas de carga y descarga no se realizan por el conductor. En otros países europeos en caso de que el conductor participe en trabajos de carga y descarga, se suelen utilizar protocolos de actuación.

*“En el segmento que nosotros trabajamos en Europa, normalmente las empresas no te dejan hacer la carga y la descarga. Nosotros somos los responsables de la estiba del vehículo”.*

*“En el transporte internacional también se hace la carga y la descarga, pero de otra manera. Sobre todo en las grandes multinacionales tienen sistemas de protocolo, lo que pasa es que el conductor siempre va acompañado por otra persona”.*

## **2. Gestión de la prevención. La coordinación de actividades empresariales**

Tal y como se ha indicado en apartados anteriores, el sector del transporte de mercancías por carretera está representado por empresas grandes, medianas y pequeñas, lo que hace que las modalidades de organización preventiva sean diferentes: Servicio de Prevención Propio, Servicio de Prevención Ajeno y Servicio de Prevención Mancomunado.



*“Tenemos Servicio de Prevención Ajeno”.*

*“Tenemos Servicio de Prevención Propio con las tres especialidades técnicas y la especialidad de Vigilancia de la salud subcontratada. En el Servicio de Prevención Propio hay tres técnicos: dos trabajan 100%, y el tercero hace colaboraciones”.*

*“Es Servicio de Prevención Mancomunado, que lleva varias empresas de transporte. Son expertos en el sector, conocen los riesgos, y dan con un servicio muy personalizado. En la empresa también contamos con dos técnicos en PRL en la empresa que hacen la función de personal designado”.*

Tal y como indican los entrevistados, los Servicios de Prevención suelen asesorar y facilitar la documentación necesaria para hacer factible el cumplimiento de la coordinación de actividades empresariales: el procedimiento de coordinación de actividades empresariales, la documentación necesaria, y la que suelen pedir los clientes y la empresa de transporte a sus clientes y a las empresas que subcontrata.

*“El Servicio de Prevención nos da toda la documentación necesaria para cumplir con la política: los modelos de coordinación. Y nos proporciona criterios para saber qué debemos pedir nosotros”.*

Centrándonos en la **coordinación de actividades empresariales**, a efectos formales, para las empresas grandes es más fácil cumplir con el intercambio de información documental, siendo habitual utilizar grandes plataformas, en las que la empresa de transporte vuelca la información que se le solicita.

*“Cuando se inicia la actividad con un nuevo cliente, hay un juego de intercambio de información antes de empezar a través de correos electrónicos”.*

*“Justificante del Servicio de Prevención, justificante de información, formación, reconocimiento médico, estar al corriente de pago de Hacienda y de la Seguridad Social, si es autónomo el seguro de autónomos, el documento de coordinación sobre si hay algún autónomo trabajando con nosotros, justificante de que está al tanto de toda esa documentación.”*

Hay casos, cuando el cliente es extranjero o bien cuando se trata de la contratación del transporte de mercancías, en que no se contemplan la carga y la descarga por parte del conductor, y la empresa no suele solicitar documentación relacionada con la coordinación de actividades empresariales.



*“Pues en temas de Prevención de Riesgos Laborales, tenemos desde que la mayoría de las empresas no te piden nada, hasta grandes empresas que tienen sus grandes plataformas y tú tienes que volcar toda la documentación de Prevención de Riesgos Laborales”.*

*“Ahora se llevan las plataformas, pero el problema que yo veo es que cada cliente tiene una plataforma distinta, y debería haber una única plataforma donde tú pudieses volcar toda la información sobre prevención de riesgos laborales y dar acceso con una clave a un cliente o proveedor”.*

*“... muy pocas empresas nos piden la documentación porque normalmente el cliente nuestro es extranjero, a lo mejor el 60%. A nosotros, nos piden bastante poco. La verdad es que hay poco riesgo porque llegas con el camión, te hacen la carga y la descarga. Entonces, en ese sentido en tema de coordinación de actividades empresariales hay poco”.*

Los entrevistados también señalan casos sobre todo cuando se trata de pequeñas empresas, en que no se cumple con la coordinación de actividades empresariales.

*“Yo soy responsable de prevención en la empresa, y te digo que de coordinación de actividades empresariales solamente me piden grandes empresas, el resto no me piden la documentación”.*

*“Coordinación ninguna. Intercambio de información ninguna”.*

Cuando la empresa de transporte solicita información en materia de Coordinación de Actividades Empresariales, en ocasiones la empresa cliente proporciona información sobre los riesgos de las instalaciones al conductor profesional cuando accede para hacer la entrega/recogida de la mercancía. En estos casos, se trata de empresas grandes.

*“El cliente da la información sobre los riesgos en sus instalaciones. El cliente es el que la entrega físicamente en las instalaciones al conductor”.*

*“Que yo sepa lo que nos facilita es nada. El cliente final donde nosotros entregamos la mercancía o recogemos mercancía no nos facilita nada”.*

Es más habitual que sea la empresa de transporte la que entregue la documentación necesaria a los trabajadores, lo cual en la práctica dificulta el cumplimiento de la





coordinación, ya que supone una tarea ardua, complicada, que en opinión de algunos entrevistados se traduce muchas veces en algo imposible, especialmente en los servicios puntuales.

*“Ellos cogen y nos juntan la información de los riesgos que tienen en las instalaciones. Nos lo envían y nos dicen que lo distribuyamos a los trabajadores”.*

*“El cliente me lo envía y quiere certificado y firma para tener la garantía de que han sido informados”.*

Una de las dificultades de las empresas de transporte que contratan con colaboradores reside en la complejidad que supone solicitar la documentación y tenerla al día, ya que en la mayoría de los casos además de contar con colaboradores habituales se cuenta con colaboradores que de forma puntual realizan algún transporte.

*“Solicitamos la información y formación de los conductores y los reconocimientos médicos. El problema que nos encontramos en la coordinación es que el conductor no siempre va a las mismas instalaciones y luego, tampoco contratamos siempre a los mismos colaboradores. Es complicado controlar porque tenemos muchos colaboradores”.*

*“Yo trabajo en el departamento de contratación de camiones, y al autónomo no se le pide nada realmente, y a la empresa mediana que te manda 20 conductores al año y que trabaja con rutas fijas, a lo mejor al empezar el año le pides que te mande los reconocimientos médicos, los que tenga, te puede mandar 20 chóferes, y a lo mejor te manda 10. Y los tienes ahí por si acaso”.*

### **3. Dificultades y elementos de mejora de la coordinación de actividades empresariales**

Los entrevistados ponen de manifiesto las distintas situaciones que dificultan y hace más complejo el cumplimiento de la coordinación de actividades empresariales:

- Las empresas de transporte y las agencias de transporte trabajan con numerosos clientes que en unos casos son habituales y en otros la contratación es puntual.

La viabilidad de la coordinación es más factible a pesar de su complejidad cuando se trata de contrataciones duraderas, pero cuando se trata de contrataciones puntuales, su cumplimiento se hace más complicado.



*“... Lo que dice la ley es que cada vez que vas a entrar en las instalaciones de un cliente debe haber una coordinación, y para nosotros sería imposible. Imagínate, nosotros, 125 camiones entrando en las instalaciones del cliente. A nivel operativo sería difícil”.*

*“Con respecto a la información sobre los riesgos en su puesto de trabajo, entramos en uno de los problemas que tenemos con la coordinación de actividades empresariales, porque si un conductor mío entra, yo en principio cojo todo lo que tengo contemplado en la evaluación de riesgos hasta ese momento, informo, pero como nosotros entramos en múltiples centros que no son fijos...”.*

- Es dinámica habitual que cada cliente tenga su propia plataforma para que la empresa de transporte incorpore en ella los documentos que el cliente solicite.

*“El departamento de mi empresa tiene unas 20 plataformas con las que tiene que actualizar constantemente la documentación”.*

*“Ahora mismo por ejemplo, tenemos un trabajador que va a Valencia, que va a tres proveedores distintos, como los tres proveedores tienen sus plataformas, tengo que subir los documentos tres veces. Es inviable”.*

- Cada empresa cliente exige que la documentación que piden a la empresa de transporte se facilite a través de la plataforma que tiene el cliente, en otros casos, por correo electrónico, etc.

*“Esto es una locura. Hasta ahora la coordinación de actividades empresariales estaba bastante implantada en el transporte. Ahora es tal el afán de aplicar la coordinación que no sólo les basta con entregar el papelito, si no que también lo tenemos que subir a las plataformas. Hay empresas que quieren que esa información la suba a sus plataformas, otras empresas quieren que se la mande por correo electrónico...”.*

- Es frecuente que la empresa cliente requiera información documental a la empresa de transporte sobre el conductor profesional que forma parte de la plantilla de la empresa (trabajador por cuenta ajena) y sobre el colaborador: conductor profesional (trabajador por cuenta propia) o empresa colaboradora.

*“Ahora resulta que nuestros clientes dicen que no les importa quién colabore con nosotros, pero que nuestros colaboradores, a los efectos de él, los tenemos que*



*considerar como si fueran propios. El cliente no quiere tener ningún problema de falta de documentación de prevención con nuestros colaboradores”.*

- Hay empresas que facilitan la información documental que solicita la empresa de transporte, y exigen que la empresa de transporte entregue a los conductores la información sobre los riesgos de las instalaciones donde se va a realizar la recogida o la entrega de la mercancía.

*“... en tantos proveedores como entren que hayan establecido con nosotros la coordinación de actividades empresariales, nosotros tenemos que informarles de los riesgos. Cada empresa quiere que individualmente el trabajador firme esos riesgos. Si nosotros entramos en 100 centros y yo a esos 100 centros mando 3000 trabajadores, pues necesitaré 3000 por 100 los papelitos de información”.*

*“Para aquellos cargadores más habituales sí podríamos tener los riesgos”.*

- Cuando la empresa contrata colaboradores para realizar un servicio, el problema se plantea cuando se producen cambios.

*“Nosotros la mayor problemática que tenemos es cuando se produce un cambio. Por ejemplo, nosotros contratamos con una empresa, y ésta nos proporciona una serie de trabajadores para hacer el reparto o el transporte de la mercancía. En el momento en el que hay un cambio en la plantilla, ahí no hay tanta disciplina en entregar la documentación de ese trabajador”.*

- El conductor autónomo está más desprotegido que el conductor por cuenta ajena: en muchos casos ni siquiera se sabe si la empresa cliente le proporciona información, y si se produce un accidente tampoco se llega a conocer por parte de la empresa de transporte.

*“El problema son los autónomos”.*

*“Si el trabajador es autónomo a veces ni nos enteramos del accidente”.*

- Se pone en tela de juicio la posibilidad de velar y garantizar la seguridad del conductor profesional con independencia de que se trate de un conductor por cuenta ajena o un conductor por cuenta propia.



*“... Es menos práctico que la realidad de que cuando llega un determinado conductor a la nave hay una grúa con la que se puede tal, esa es la diferencia”.*

*“Una cosa es la realidad del día a día, otra cosa es querer cumplir con la coordinación que son 17000 documentos si queremos quedarnos todos tranquilos”.*

*“En nuestro caso, tenemos un protocolo bastante estricto: para poder trabajar con cualquier tipo de proveedor, en este caso proveedor de transporte, siempre hay un trámite previo de documentación a aportar. Toda la información sobre los riesgos en nuestras instalaciones, como la información que nos tiene que proporcionar a nosotros, lo que no tengo tan claro, es que luego, una vez que esa documentación está entregada, cómo controlamos el día a día de que esas personas realmente estén cumpliendo las normas de seguridad”.*

*“Las grandes empresas, lo que hacen es dar unas normas. Yo lo que hago cuando se incorpora alguien es darle la información, pero no me preocupó si tú lo entiendes hables español o no. Doy un cartelito y ya está”.*

*“Lo que más se da es lo que damos nosotros: unas normas para permanecer en las instalaciones. Cuando el cliente llega, le dices, vete al muelle 23 y enculas el camión que te están esperando, le das el recordatorio de normas y te has olvidado, no te paras a ver que sepa leer, da igual que te hable en inglés, tú tienes las normas en castellano y se las das en castellano”.*

Como posibles soluciones para mejorar la coordinación de actividades empresariales, se plantean tres líneas de trabajo:

- Unificar criterios sobre la relación documental que se debe pedir.

*“... Tenemos 7 u 8 empresas que nos están reclamando documentación, pero como tampoco está pre establecido el número de documentos y los documentos que tenemos que subir, unos nos piden 7, otros nos piden 8...”.*

- Inculcar una cultura preventiva en las empresas para que se apueste por la coordinación de actividades empresariales.

*“Esto se cumple dependiendo de la importancia que la empresa de a la salud laboral. A nosotros, la salud y la seguridad nos ocupa a diario, es algo a lo que la*



*empresa le da importancia. No sólo la comunicación, si no también la formación. En nuestro caso sí existe la coordinación”.*

*“Hay países donde nadie entra sin chaleco y sin formación. Es conciencia”.*

*“Para mí es un tema de cultura. Y la cultura se obtiene por los dos lados: empresario y trabajador”.*

- Crear una plataforma única a la que accedan las empresas de transporte y agencias de transporte.

*“Yo sólo lo veo con una fórmula parecida a la construcción y es que todo el mundo que quiera trabajar en transportes, haya una plataforma nacional dirigida por una Fundación en la que todos los empresarios lo hayan decidido y esté subvencionada por el Gobierno, y que impecablemente sí o sí, sirva para justificar y evitar la documentación mínima para trabajar en transporte”.*

*“Yo creo que sería algo como que hubiera una plataforma oficial del ministerio en la que tú dieras de alta una documentación, y de alguna manera demostrases que cumples con la normativa”.*

*“Una única plataforma en la que tú puedas volcar toda la documentación en prevención de riesgos laborales, dar información sobre los riesgos en tus instalaciones y donde tú puedas dar acceso a aquellos a los que tú quieras para que acceda a esa información”.*





## 4. Accidentes de trabajo

En general las empresas de transporte tienen conocimiento de los accidentes de trabajo que se producen en instalaciones del cliente, cuando el conductor forma parte de la plantilla.

En los casos en los que el conductor profesional es autónomo, la empresa de transporte no siempre llega a tener conocimiento del accidente.

Hay empresas de transporte en las que se realiza el seguimiento e incluso investigación del accidente, porque la empresa cliente así lo solicita, pero no es lo habitual.

En caso de que llegue a conocimiento de la empresa de transporte, normalmente es por tratarse de un accidente grave como un atrapamiento.

*“Nosotros registramos accidentes de los colaboradores, los más graves, ya sean de carga o descarga. Porque además si son graves les hemos dicho a nuestros colaboradores que nos informen porque tenemos que hacer una investigación paralela para entregársela al cliente”.*

*“Si ha sido un sobreesfuerzo, o un esguince pequeñito no nos enteramos. Nos enteramos de que ha habido un atrapamiento...”.*

*“Generalmente el autónomo no lo dice. Salvo que el conductor sea nuestro, que entonces sí nos lo dice. Nuestros autónomos son habituales, y si te enteras es porque comentas o preguntas si no le ves desde hace tiempo”.*

Los accidentes de trabajo más habituales son los tropiezos y golpes, y se suelen atribuir a la falta de información y de formación. Y se suelen identificar en el momento de la carga y la descarga.

*“Los accidentes que se han producido en conductores son tropiezos, etc. por falta de información o de formación”.*

*“Nuestros accidentes se producen principalmente en la carga y descarga”.*

*“Se producen situaciones de atropello cuando se hace la carga o descarga y otro conductor arranca y no te ve. También se producen cuando no está bien calzado el camión”.*



*“Normalmente los accidentes que se producen en los conductores son al subir y bajar del camión. Cuando vas a entrar a un domicilio particular o a una tienda de barrio. Cuando estás haciendo las descargas”.*

*“Hace poco hubo un accidente de un conductor que traía mercancía que había recogido de unas instalaciones y tuvo un golpe con una carretilla”.*

### 3.2.2. Grupos de discusión. Principales resultados

Los grupos de discusión realizados, se dirigieron a trabajadores del sector y delegados de prevención, para conocer su visión sobre la coordinación de actividades empresariales, problemática y posibles soluciones.

Los temas que se trataron giraron en torno a los siguientes bloques temáticos:

1. Características generales de las empresas del sector.
2. Gestión de la prevención. La coordinación de actividades empresariales.
3. Accidentes de trabajo.
4. Elementos de mejora de la coordinación de actividades empresariales.

A continuación, se exponen los resultados obtenidos en los que para reforzar el documento, se incluyen transcripciones parciales de algunas de las entrevistas que se han mantenido.

#### 1. Características generales

El sector del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por el abanico tan amplio de actividades que contempla: mercancías peligrosas, mercancías a temperatura controlada, paquetería, etc.

*“Trabajo en una empresa de mercancías peligrosas”.*

*“Soy conductor de una empresa de transporte de residuos industriales. Hay una parte de transporte de mercancías peligrosas: residuos peligrosos”.*



*“Trabajo en una empresa de transporte de alimentación, de productos refrigerados”.*

*“Trabajamos en una empresa de alimentación y tenemos un único cliente”.*

*“Pertenezco a una empresa que se dedica a la logística. Es pequeña, somos 30 trabajadores”.*

La tipología de desplazamientos abarca distintos trayectos: internacional, nacional y/o local.

*“Nos dedicamos al transporte internacional”.*

*“Transporte nacional, internacional y local”.*

*“En mi empresa se hace transporte nacional, internacional, entrega a domicilio...”.*



Todo ello se pone de manifiesto por parte de los participantes en los grupos de discusión, profesionales veteranos conocedores del sector.

*“Llevo ya unos cuantos años. En esta empresa casi 30 años”.*

*“Yo llevo 25 años”.*

*“Yo llevo 28 años”.*





En los últimos años, se señala cómo es común denominador en las empresas del sector, la tendencia en subcontratar la actividad con otras empresas de transporte o con personal autónomo.

*“... Compartimos muchísimo autónomo”.*

*“En mi empresa no hay ningún asalariado”.*

*“En mi empresa habrá 100 trabajadores en plantilla, y la mayoría son autónomos”.*

*“Mi empresa tiene muchos autónomos: unos son contratados a través de una empresa con 30 camiones, otros conductores extranjeros...”.*

*“... En su día el conductor era asalariado pasaron a ser autónomos, pasaron a ser empresa y han terminado contratando autónomos”.*

## **2. Gestión de la prevención. Coordinación de actividades empresariales**

El tamaño de la empresa es el que determina la modalidad de organización preventiva: cuando se trata de empresas grandes, predomina el Servicio de Prevención Propio y también el Servicio de Prevención Mancomunado.

Si se trata de empresas que son pequeñas, se contrata con un Servicio de Prevención Ajeno las cuatro disciplinas preventivas: Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial, Ergonomía y Psicología Aplicada y Medicina del Trabajo.

*“Servicio de Prevención Mancomunado en mi parte”.*

*“En el resto de empresas del grupo hay Servicio de Prevención Propio”.*

Se entiende que la implicación y la labor de asesoramiento por parte de los Servicios de Prevención es esencial.

*“Yo creo que el papel del Servicio de Prevención debería tener más implicación y estar más exento de la influencia de la dirección de la empresa”.*

Cuando se contrata un servicio, en cumplimiento de la coordinación de actividades empresariales y con la finalidad de garantizar la seguridad y la salud del conductor



profesional, es necesario que el trabajador esté informado de los riesgos laborales a los que está expuesto en el centro de trabajo de la empresa, y de las instalaciones donde realiza la recogida y la entrega de la carga.

Entre la empresa cliente y la empresa de transporte debe haber un intercambio de información, que entre otras cosas debe incluir la información sobre los riesgos laborales en las instalaciones de la empresa cliente.

En la mayoría de los casos, es la empresa de transporte la que facilita dicha información (que suele ser en formato ficha) tanto a los conductores profesionales asalariados, a las empresas con las que a su vez puede subcontratar el servicio, y conductores autónomos.

Hay algunos casos en los que es la empresa cliente la que proporciona información a los conductores cuando llegan al centro de trabajo para realizar la recogida o entrega de la mercancía.

*“Se pueden dar los dos casos: tu propia empresa da la información, o la empresa donde vas a cargar o descargar, el propio cliente ya te está informando”.*

### **3. Accidentes de trabajo**

En cuanto a los accidentes de trabajo que se producen relacionados con la coordinación de actividades empresariales, se señala cómo influye en estos casos la realización de tareas de carga y descarga de la mercancía, sobre todo cuando se trata de pequeña y mediana empresa.

*“En mi empresa hubo un accidente mortal de un compañero nuestro: el muelle no estaba suficientemente protegido”.*

*“La semana pasada se produjo un accidente. Intervino una ambulancia y se ingresó al trabajador. Estaba descargando un pallet en el cliente, se chocó contra otro que estaba descargando y el pallet se le vino encima. Serían unos 300 kgs., la suerte es que había botellas y no estaban prensadas. Aquí hay una coordinación de actividades empresariales a cuatro: los equipos de descarga son del cliente principal, el producto que tú traes es de otro cliente”.*

*“Aquí el problema se da en que hay mucha empresa que está realizando cargas”.*

*“En el caso de los porta vehículos, la carga y la descarga, cómo se realiza, da miedo hasta mirar. La planta cargadora lo permite, está viendo cómo haces la descarga y estiba de la mercancía. Bajan trepando”.*

Cuando se realiza una investigación del accidente los participantes coinciden en que intervienen factores externos, tareas que en principio no son propias del puesto de trabajo del conductor y posibles fallos sobre los equipos de trabajo.

*“... siempre acabamos en el mismo sitio: conocemos los riesgos pero el accidente se produce, porque es un cúmulo de cosas, el estrés, las prisas, y qué hace un conductor descargando”.*

Uno de los problemas que se plantean son los accidentes de trabajo que se producen cuando el conductor es un trabajador autónomo, ya que no se suele tener conocimiento de ese accidente.

*“A nosotros nos llegan los de nuestros conductores”.*



#### **4. Dificultades y elementos de mejora de la coordinación de actividades empresariales**

Entre las principales dificultades para abordar la Coordinación de Actividades Empresariales, los participantes señalan varios factores:

- Programación de desplazamientos de un mismo conductor para hacer entrega de la mercancía en numerosos clientes, cuya actividad a su vez es muy variada.



Ello dificulta conocer suficientemente los riesgos laborales y medidas de prevención y de protección que se deben adoptar en cada uno de los centros de trabajo.

*“Donde yo trabajo, un vehículo puede ir en un día a 20-25 clientes. Hay algunos que tienen programada la semana entera con una media de 20 o 25 clientes diarios y durante la semana pueden terminar haciendo 100 o 130 clientes, el mismo vehículo y el mismo conductor”.*

*“Lo que tenemos es un libro de 500 páginas, sin exagerar, en el vehículo donde están todas las fichas de los clientes a los que vamos a ir, y se supone que te los tienes que mirar antes de ir al cliente. Por cada ficha, tú lo recibes y firmas conforme has recibido la ficha”.*

*“Estamos hablando de que entramos a todo tipo de empresas: desde una química, empresas de construcción de coches, un taller... y se supone que las tienes que conocer”.*

- Servicios puntuales que incluso surgen durante el trayecto y que hay que cubrir.
- Información insuficiente o inadecuada.

*“Normalmente se suele dar una información, que es lo que hacen la mayoría de las empresas. Se les da una hojita que firman pero no les dicen cuál es el riesgo y cómo tienen que actuar”.*

*“Se limitan a darnos los papeles, pero nada más”.*

*“Lo que no sabemos es qué le llega realmente al conductor autónomo. Y si le llega al autónomo no sé si se lo llega a leer, porque les dan tochos”.*

*“Aquí hay gente extranjera que no entiende el idioma”.*

- Falta de formación.

*“No dan formación”.*

*“Es cierto que debería haber más formación”.*



*“Hay parte de formación, pero la formación es una formación que al ir a todo tipo de industria... Una formación al detalle se hace muy difícil, entonces te hacen una formación genérica y el problema es que esa formación genérica no te hace distinción entre un tipo de industria y otra, industria de la que deberías tener un poco de formación. Entonces te dan una formación genérica y el resto si no da tiempo te lo llevas a casa”.*

- La intervención de numerosas empresas en la actividad agrava todavía más la situación, imposibilitando tener un conocimiento real sobre la información y la formación que se recibe.

*“Tú te coordinas con quien es tu cliente, pero cuando tú vas a entregar esa mercancía que te ha encargado tu cliente, esa empresa ya no sabes cómo es, tú no te has coordinado con esa empresa”.*

*“Si nos es complicado controlar la CAE en tu propio centro, pues imagínate”.*

*“A nosotros nos pasa lo mismo. Mi empresa tiene muchos autónomos, una empresa tiene 30 camiones, conductores contratados extranjeros y a nosotros no nos llega que haya ninguna coordinación de actividades empresariales. Sí nos llega que a la empresa le dan unas directrices de cómo tienen que tratar la mercancía, le dan la hoja, yo creo que debería haber más formación para los autónomos que no saben ni lo que llevan ni cómo lo llevan”.*

*“En mi empresa contratan a una empresa, esa empresa contrata a una persona y le pone el camión. Hay tantos autónomos que es imposible controlarlo”.*





- Inciden factores externos como el cumplimiento de los tiempos de trabajo, los apresuramientos, varias personas realizando la carga o la descarga, etc.

*“El problema es: ¿qué hace un conductor externo descargando?”.*



A pesar de las dificultades inherentes a la actividad del transporte de mercancías por carretera para hacer efectiva la coordinación de actividades empresariales, los participantes atribuyen falta de voluntad y de recursos que hagan viable la coordinación de actividades empresariales.

*“Debe haber conciencia por parte de las empresas y ver la prevención de riesgos laborales como una inversión y no como un coste”.*

En algunos casos, especialmente cuando se trata de grandes empresas, se cumple con la coordinación de actividades empresariales, aunque se entiende que no deja de ser un mero trámite.

*“En las empresas transportistas y empresas cargadoras sí hay una verdadera coordinación de actividades empresariales, pero cuando el transportista llega a la empresa que recibe, ahí ya se pierde la verdadera coordinación. Es una coordinación virtual, burocracia para cumplir con la ley por si pasa algo, pero informar a la gente de verdad, ahí se pierde”.*

*“Al autónomo le dan un papel para que el autónomo se lo entregue a su vez a sus conductores. Queda muy bonito, pero se ha quedado en un papel meramente burocrático. Firmas que te has enterado y ya está”.*

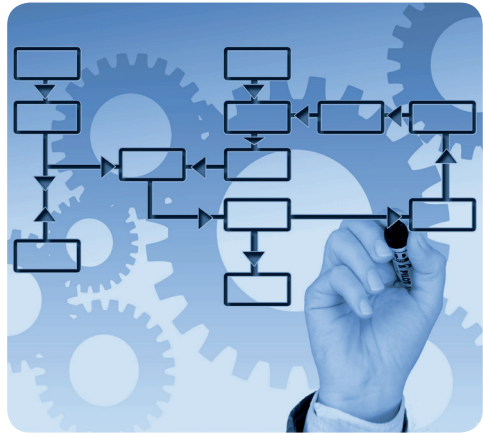


*“Tú vas a la empresa X y tienes que llevar zapatos. El conductor lo hará o no lo hará, la empresa cliente lo controlará o no lo controlará, pero a nosotros nos lo comunica y nosotros al autónomo”.*

*“Por ejemplo X pone muchísimas pegas porque exige en papel qué documentación debe tener en regla el conductor, pero se ha convertido en un mero intercambio de papel”.*

*“Depende del tipo de cliente. A mayor tamaño, mayor seriedad y mayor coordinación”.*

*“En el segmento en el que nos movemos, en alimentación, en la mayoría de los casos no nos dejan entrar. Si acaso nos dejan un poquito para hacer la carga o la descarga y ya. Cuando llegas te lo explican todo, te acompañan...”.*



Como posibles soluciones que se plantean entre otras, los participantes señalan las siguientes:

- Mayor concienciación y voluntad por parte de las empresas del sector para cumplir con una coordinación de actividades empresariales real.

*“Tendría que haber mayor concienciación de las empresas”.*

*“Para mí la coordinación debe ser real”.*

- Incidir en formación con contenido que se ajusten a las necesidades reales del conductor.



- Suprimir la carga y la descarga.

*“Cuando llegamos a un almacén, el operario de almacén no se baja para coger el camión y encarlo al muelle, lo hace el conductor. Pues cuando yo llego a un almacén no debería bajarme para coger el toro y descargar.”*

*“Mi opinión es que hay que eliminar la fuente del riesgo. Yo entiendo que habría que hacer una norma de rango que prohibiese taxativamente que los conductores hicieran carga y descarga”.*

- Aprovechar como marco de referencia:

Por un lado, algunas actividades del sector cuya normativa por la peligrosidad del servicio establece una serie de requisitos más estrictos: mercancías peligrosas, industria química, etc. que hacen más factible el cumplimiento de la coordinación de actividades empresariales.

*“En empresas químicas tienes que seguir unos protocolos incluso pasar unas pruebas”.*

*“Depende de las empresas a las que vas porque en el sector químico cuando vas a empresas importantes, son muy estrictas”.*

Por otro lado, observar cómo se aplica la coordinación de actividades empresariales en otros países europeos.





*“Yo en las experiencias que he tenido hay años luz en cuanto a las medidas de prevención, procedimientos y protocolos de Francia, Bélgica, Inglaterra, Alemania, en relación a España. Te marcaban hasta los puntos negros, y de esto hace ya años”.*

- Investigación más exhaustiva de los accidentes de trabajo.

*“Si se produce un accidente investigarlo exhaustivamente”.*

- Mayor implicación y asesoramiento por parte de los Servicios de Prevención.

### 3.3. Análisis cuantitativo



El **análisis cuantitativo** que a continuación se presenta, se realiza a través de un cuestionario cumplimentado de forma anónima por empresas y delegados de prevención del sector de transporte de mercancías por carretera.

La finalidad del análisis cuantitativo consiste en que éste nos permita conocer la realidad de las empresas y trabajadores del sector, obteniendo información sobre cómo el colectivo directamente implicado valora las condiciones actuales para la aplicación de la normativa sobre coordinación de actividades empresariales en el sector del transporte de mercancías por carretera y cuáles son las dificultades.

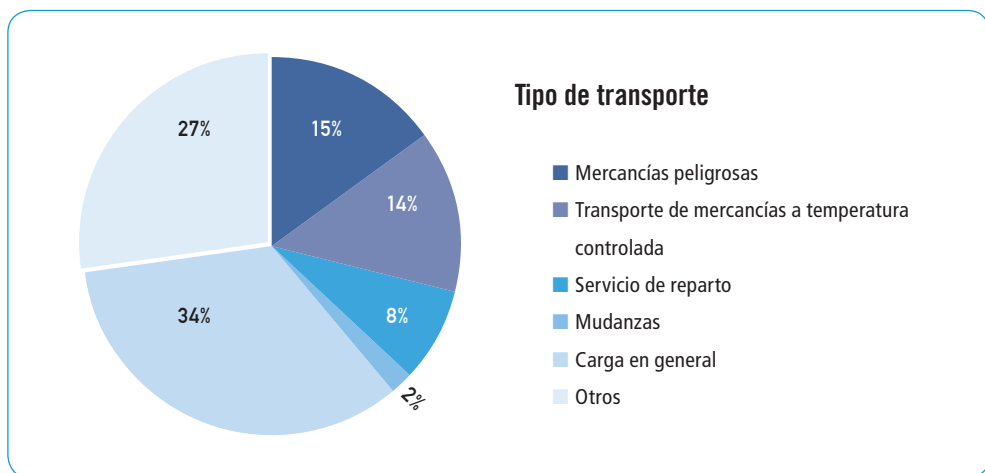
La estructura del cuestionario diferencia información general relacionada con la empresa de transporte en la que se realiza el trabajo, y una segunda parte más específica y concreta sobre cuestiones directamente relacionadas con la coordinación de actividades empresariales.



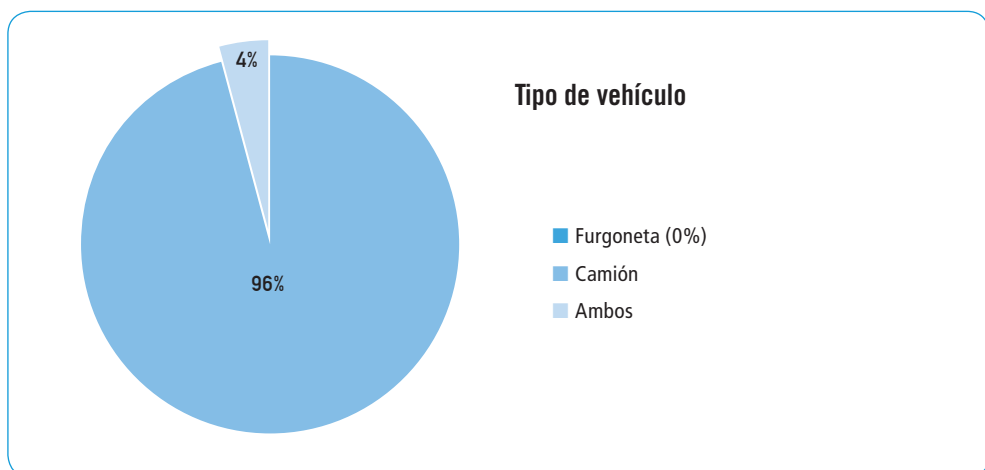
A continuación, se presentan los principales resultados y conclusiones que se han obtenido:

## 1. Datos generales

La actividad que realizan las empresas de transporte de mercancías por carretera es muy variada: transporte de mercancías peligrosas, transporte de mercancías a temperatura controlada, servicios de reparto, mudanzas, carga en general, etc.

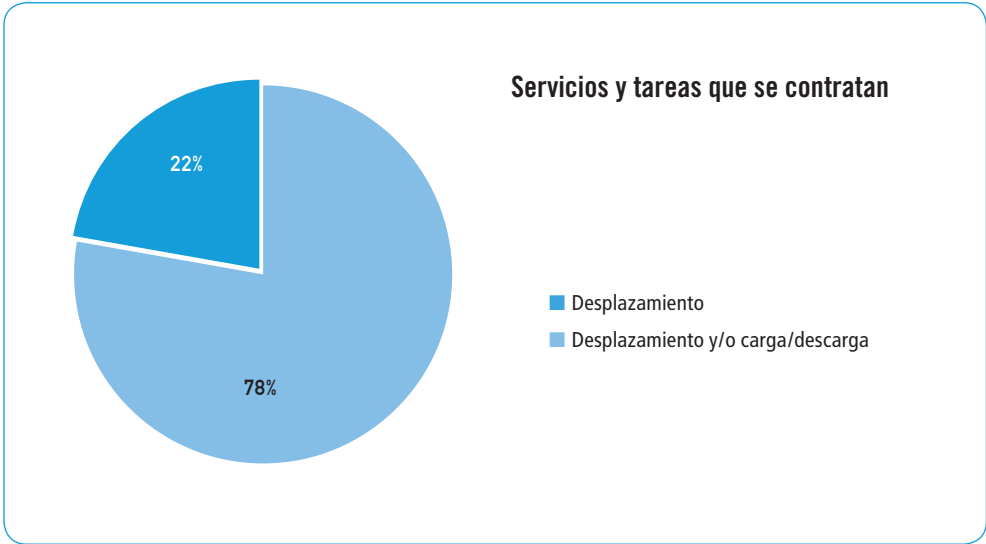


En las empresas es habitual utilizar como vehículo el camión.

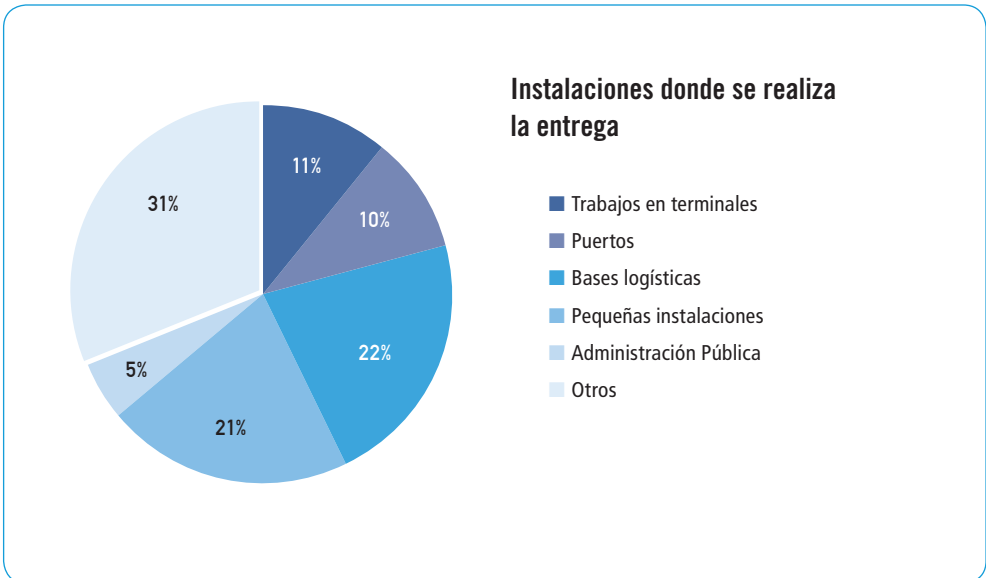




En la mayoría de los casos el vehículo que se utiliza es el camión.



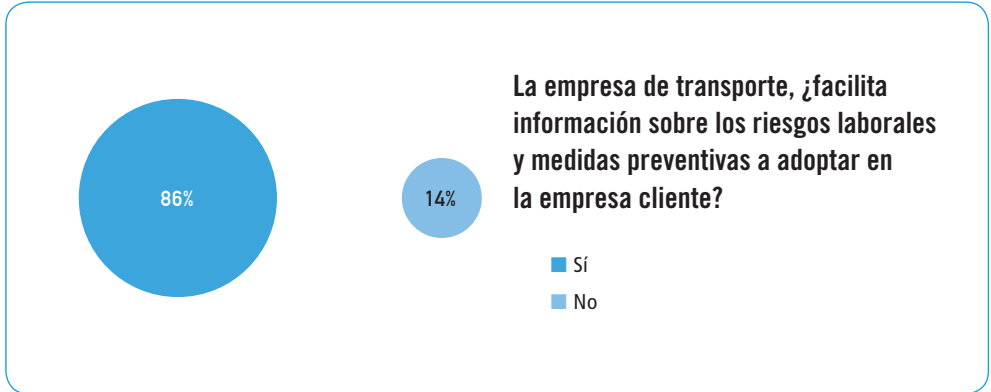
La tipología de instalaciones donde se puede realizar la carga y la descarga es muy diferente: terminales, puertos, bases logísticas, pequeñas instalaciones, Administración Pública, etc.



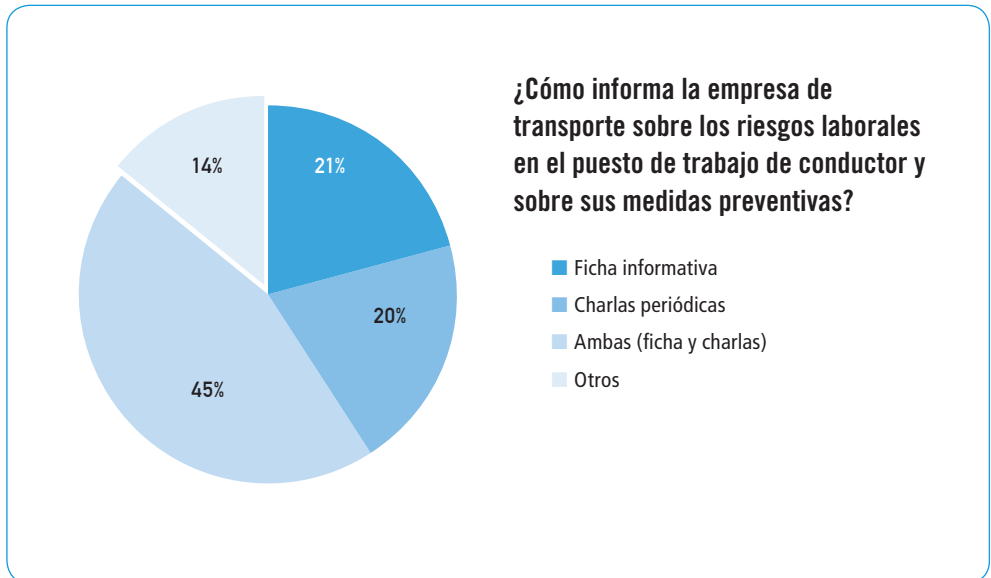


## 2. La coordinación de actividades empresariales

Con carácter general, las empresas de transporte facilitan la información que la empresa cliente solicita.



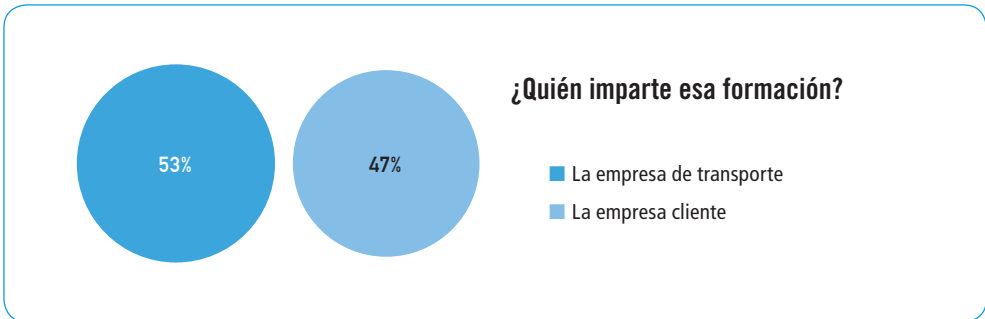
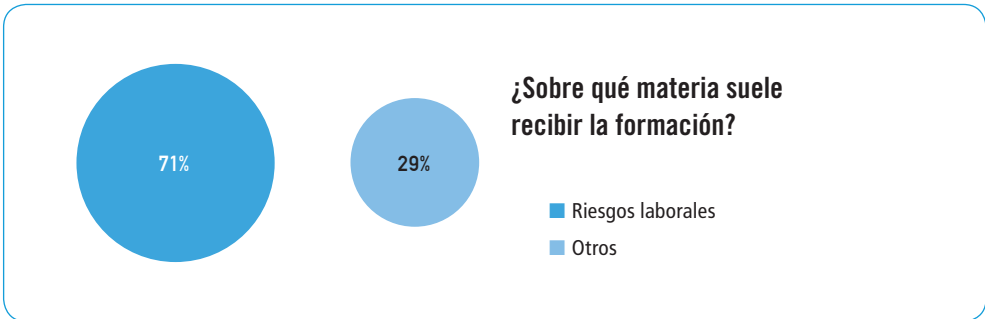
La información que facilitan las empresas de transporte está relacionada con los riesgos laborales y medidas preventivas en el puesto de trabajo del conductor profesional. Para ello, es frecuente utilizar fichas informativas, charlas, ambas modalidades o empleando otros medios.



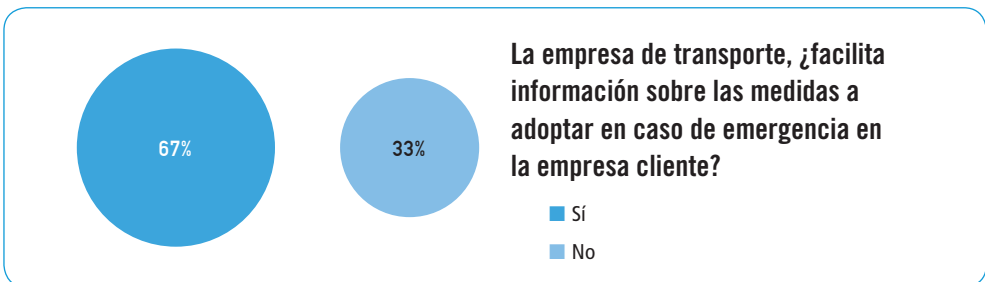


Cuando los conductores profesionales reciben formación, ésta está relacionada con los riesgos laborales: seguridad en la conducción, manipulación manual de cargas, etc.

En cuanto a quién imparte la formación, en unos casos la imparte la empresa de transporte y en otros casos la imparte la empresa cliente.

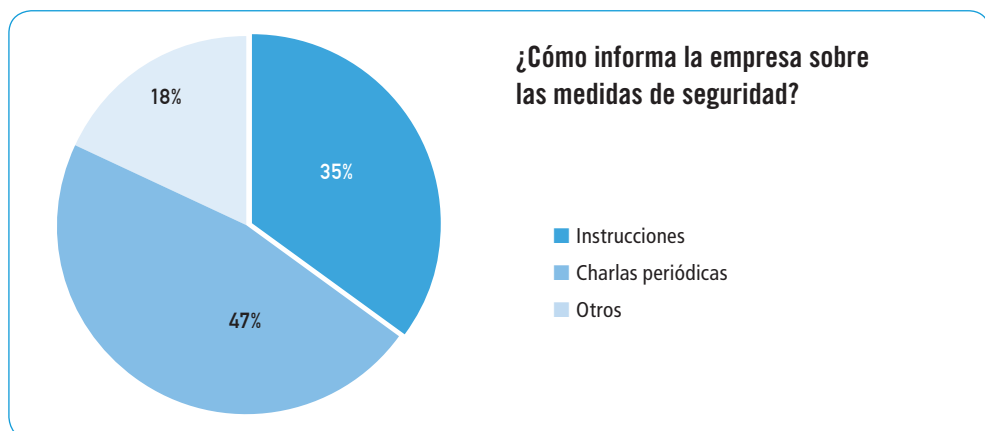


En caso de que se produzca una emergencia en instalaciones del cliente, la información relacionada con las medidas a adoptar, en la mayoría de los casos la proporciona la empresa de transporte.

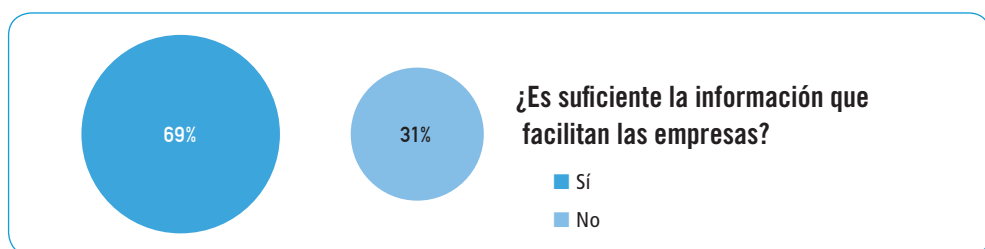




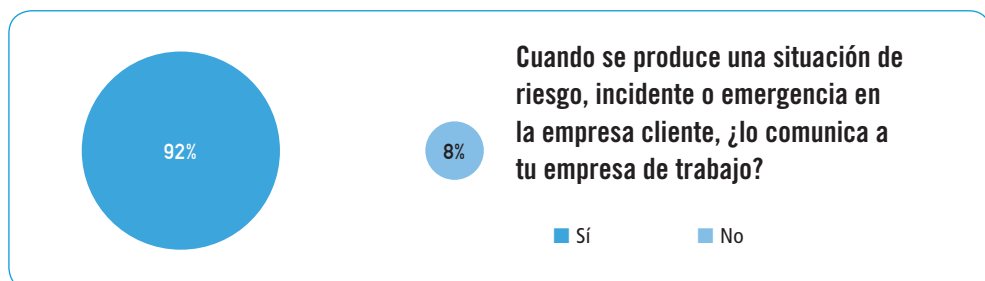
Cuando se facilita la información sobre las medidas de seguridad que se deben adoptar, ésta suele ser mediante charlas que se realizan de forma periódica.



En la mayoría de los casos, se entiende que es suficiente la información que en materia preventiva se proporciona a las empresas del transporte.

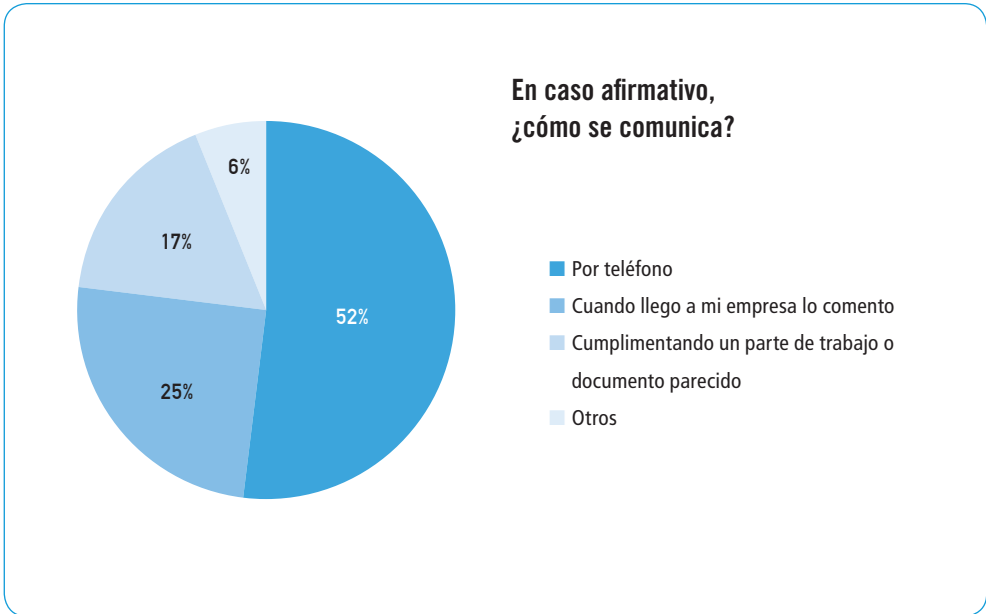


La mayoría de los conductores informan a su empresa de transporte cuando sufren un accidente.

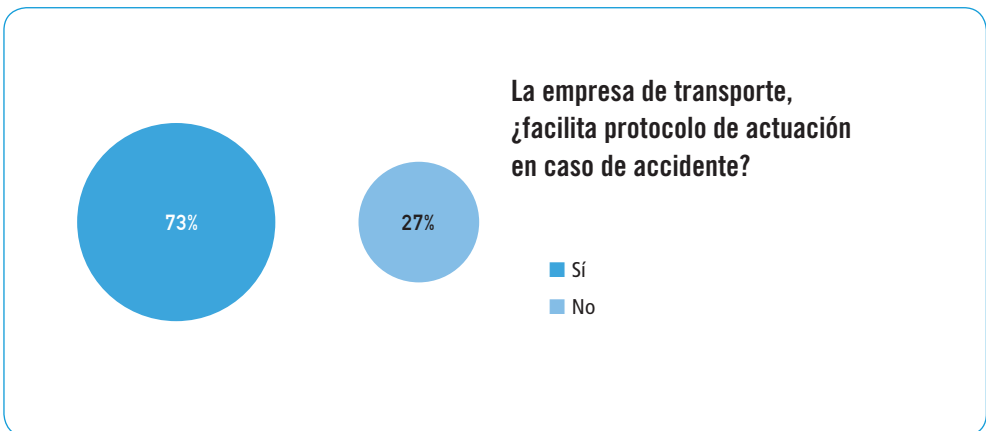




El medio más habitual que suelen utilizar los conductores para informar sobre el accidente que se ha producido en instalaciones del cliente es el teléfono, seguido de otros como informar cuando se llega al centro de trabajo de la empresa de transporte, cumplimentación de un parte de trabajo, etc.

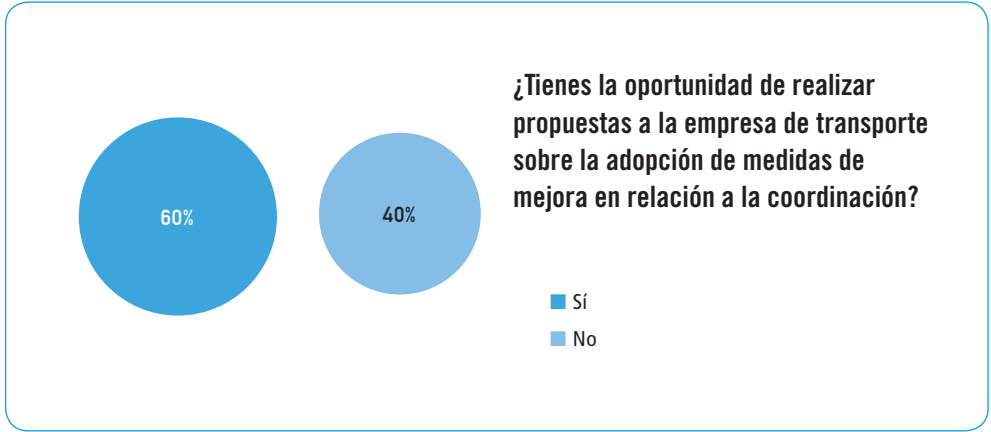


En muchos casos la mayoría de las empresas de transporte facilitan a los conductores un protocolo de actuación en caso de accidente.

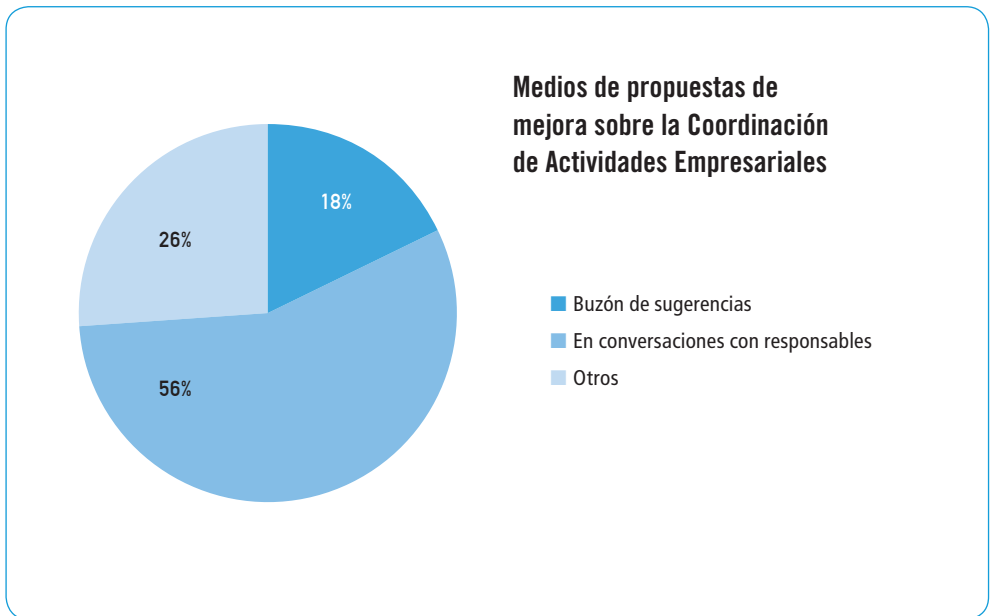




Hay empresas de transporte en las que los trabajadores tienen la oportunidad de realizar propuestas relacionadas con la adopción de mejoras en materia de coordinación de actividades empresariales.



Cuando los trabajadores tienen la oportunidad de realizar propuestas relacionadas con mejoras en materia de coordinación de actividades empresariales, es habitual que éstas se realicen a través de conversaciones con los responsables.







## Principales resultados y conclusiones

4

---





## Principales resultados y conclusiones



Una vez integrados los resultados obtenidos en las distintas actuaciones del proyecto, a continuación se presentan las principales conclusiones susceptibles de mejora.

### › **En relación a la coordinación de actividades empresariales en el sector del transporte de mercancías por carretera**

1. La coordinación de actividades empresariales pretende ser una vía de solución a los problemas que surgen, en un escenario empresarial cada vez más habitual en los últimos años, en el que se tiende cada vez más a la contratación de obras y servicios en este sector.
2. La contratación o subcontratación es una forma de descentralizar parte de la actividad productiva en las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera, mediante diferentes tipos de contratos entre una empresa titular o principal y una empresa contratista.

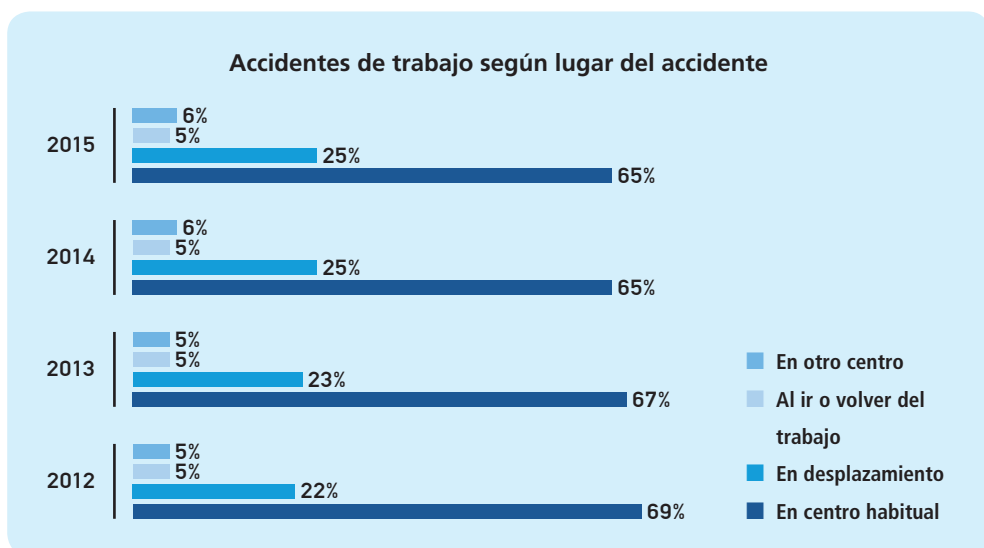


3. En el sector, se dan situaciones en que coinciden trabajadores de varias empresas en un mismo centro de trabajo:
  - Cada empresa realiza sus trabajos con sus respectivos riesgos, que pueden afectar a los trabajadores de las otras empresas.
  - Cada empresa tiene su sistema de organización de la prevención e incluso enfoques divergentes de la cultura y gestión de la prevención, lo que supone una mayor complejidad y dificultad a la hora de velar por la seguridad y salud de todos los trabajadores presentes en el mismo centro de trabajo.

#### ► En relación a la siniestralidad en el sector

Tras los datos aportados por el *Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo* sobre accidentes de trabajo producidos en el sector del transporte de mercancías por carretera durante el período 2012-2015, ambos años inclusive, es importante destacar los accidentes que han tenido lugar en otros centros de trabajo:

1. Entre los accidentes de trabajo que se pueden producir en el sector según el lugar de trabajo, los ocurridos en otros centros de trabajo representan un 5% o 6% según el año, de los accidentes totales.



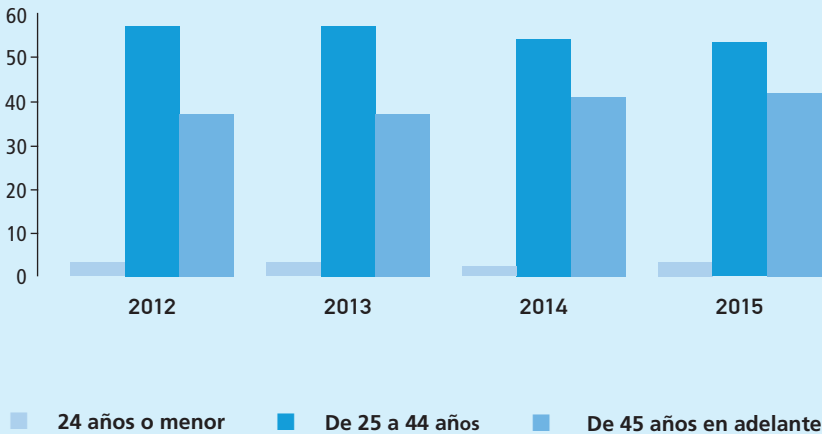


2. Centrándonos en los accidentes de trabajo que se produjeron en otros centros de trabajo, se observa un incremento de éstos en el año 2015, en relación al periodo 2012-2015:

Accidentes de trabajo con baja en otro centro de trabajo				
	2012	2013	2014	2015
En otro centro de trabajo	555	532	718	741
<b>TOTAL</b>	<b>11.390</b>	<b>11.010</b>	<b>11.934</b>	<b>13.429</b>

3. Además nos encontramos, respecto a este último tipo de accidentes, que predominan las edades comprendidas entre los 25 y 44 años.

#### Accidentes de trabajo en el centro de trabajo habitual según la edad

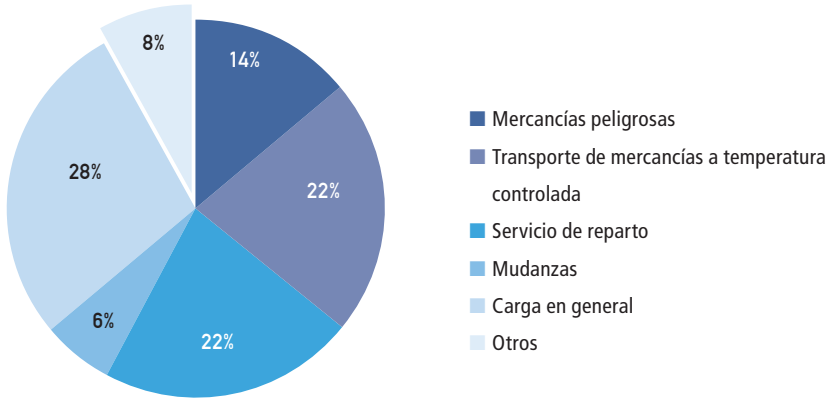


#### › En relación al análisis documental

1. La tipología de transporte es muy variada en el sector: comprende desde servicios de logística, hasta mercancías peligrosas, mercancías a temperatura controlada, etc.

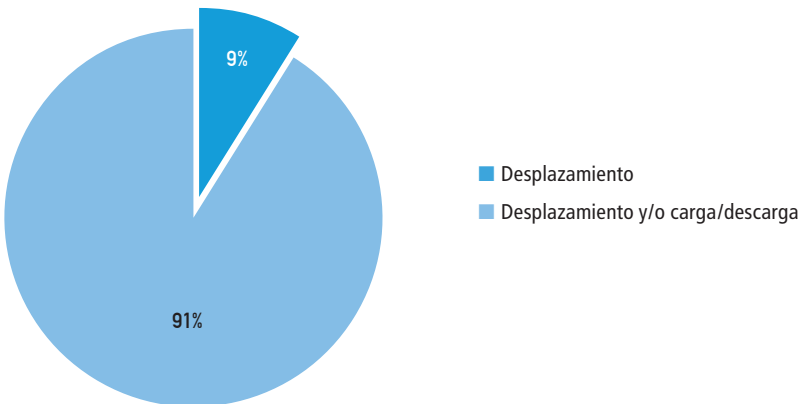


### Tipo de transporte



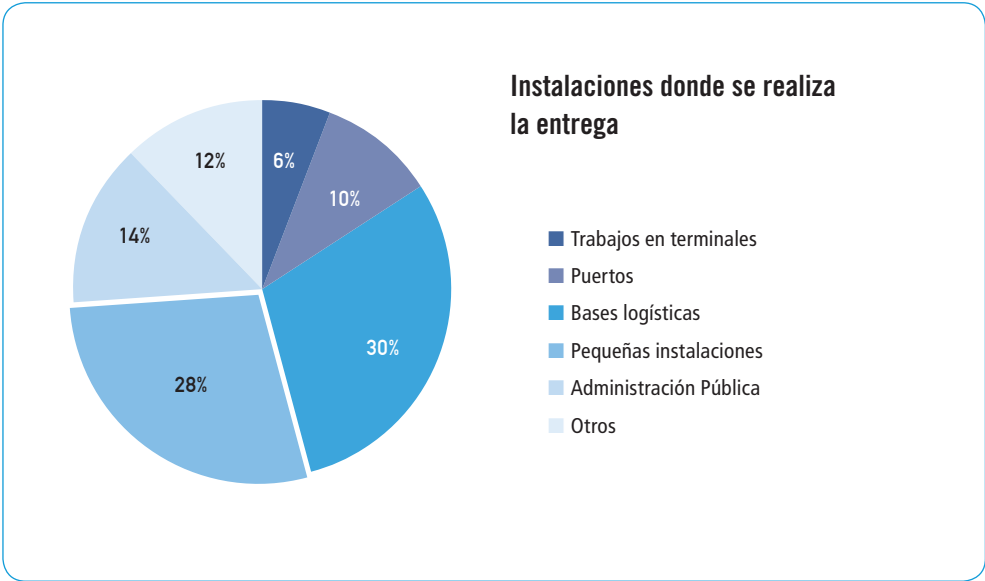
2. Los servicios y tareas que se contratan incluyen la carga y la descarga de la mercancía.

### Servicios y tareas que se contratan

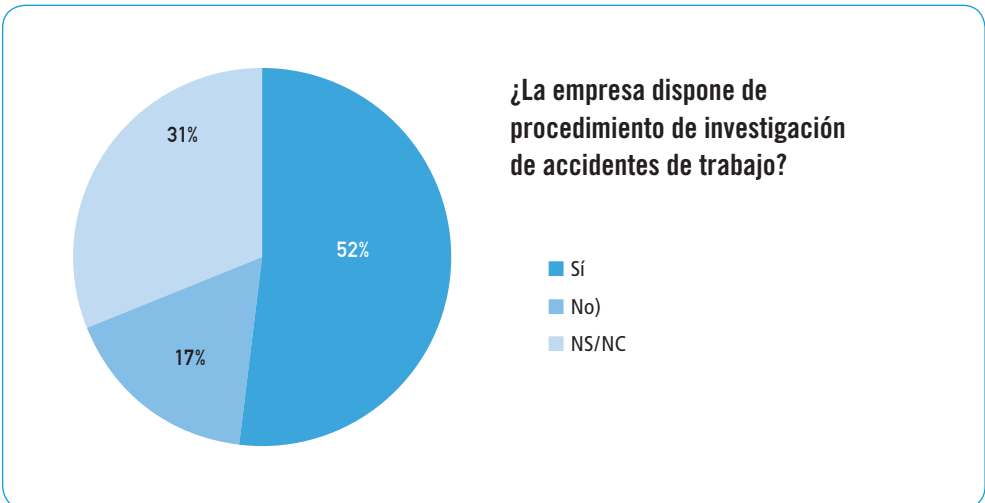




3. El lugar de recogida o de entrega de la carga es muy variado: bases logísticas, pequeñas instalaciones, Administración Pública, puertos, trabajos en terminales.

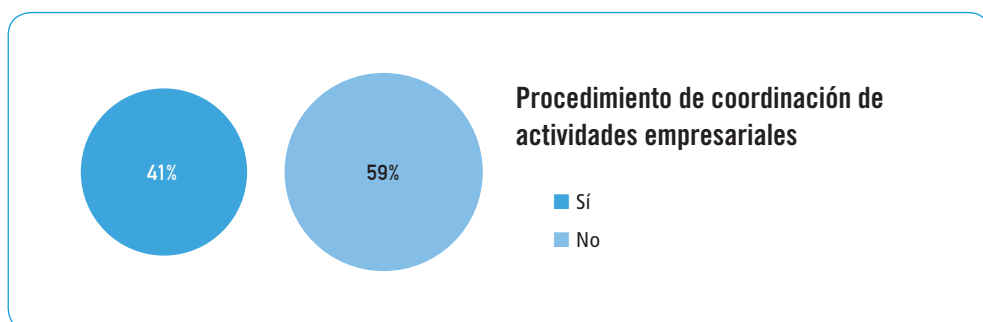
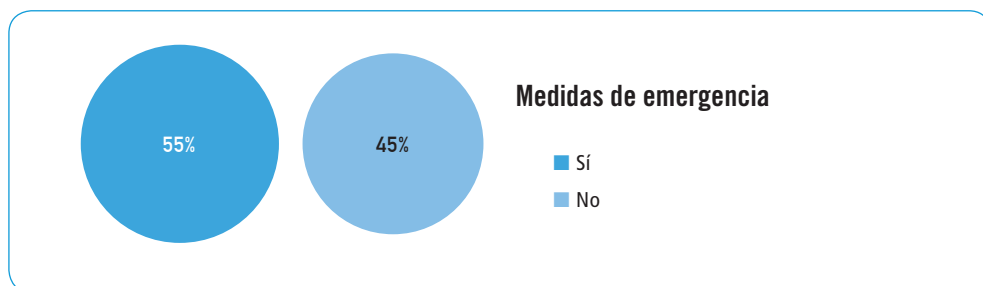
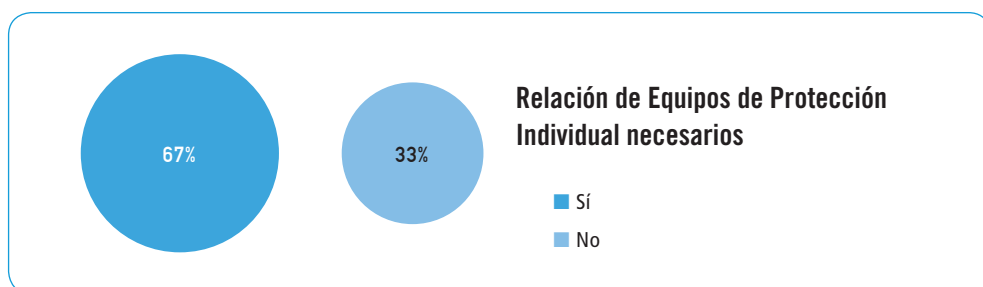


4. El 52% de las empresas del sector han elaborado un procedimiento de coordinación de actividades empresariales.





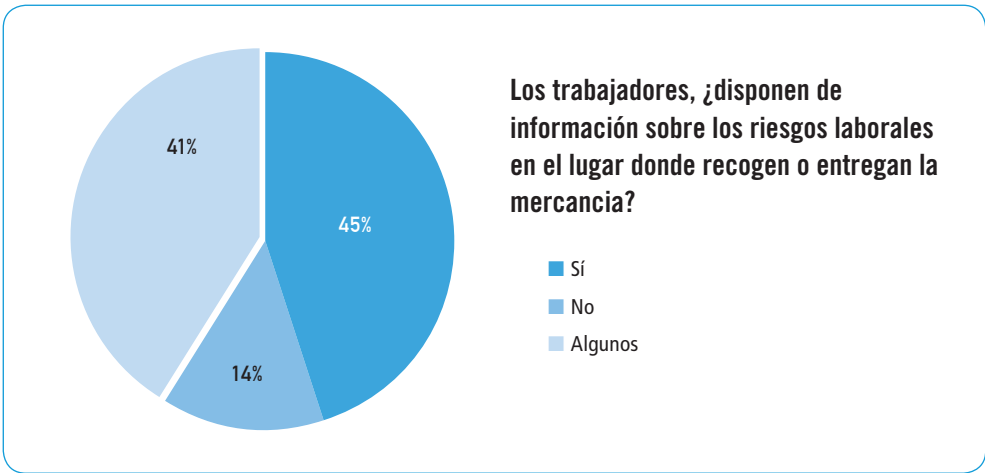
5. La empresa cliente no siempre proporciona información en materia preventiva relacionada con la evaluación de riesgos y las medidas preventivas del centro de trabajo en el que el transportista recoge o entrega la mercancía:
- El 67% de las empresas que son cliente informan sobre la relación de Equipos de Protección Individual que son necesarios.
  - El 55% de las empresas informan sobre las medidas de emergencia que se deben adoptar.
  - El 41% facilita el procedimiento de coordinación de actividades empresariales.



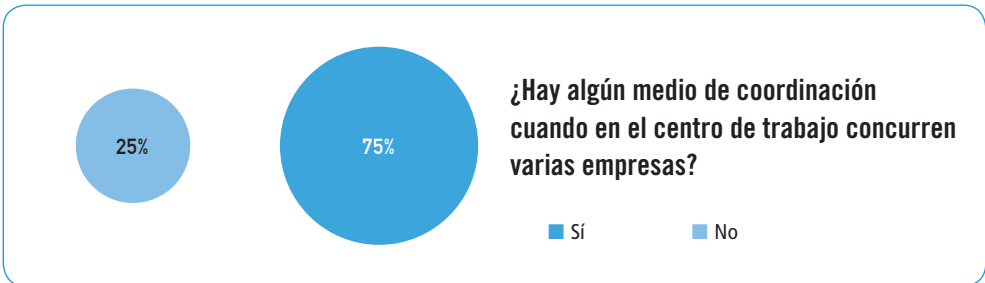




6. En la mayoría de los casos, las empresas de transporte facilitan información en materia preventiva a la empresa cliente: evaluación de riesgos laborales específica de los trabajadores y sus correspondientes medidas preventivas.
7. En menos de la mitad de los casos, el conductor tiene información sobre los riesgos laborales del centro de trabajo donde se recoge o entrega la mercancía.



8. En la mayoría de los casos, cuando en el centro de trabajo concurren varias empresas, no hay ningún medio de coordinación.



9. Solo en el 25% de los casos, las empresas concurrentes se comunican los accidentes de trabajo y las situaciones de emergencia que se han producido.
10. Las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera no siempre cumplen con la coordinación de actividades empresariales.



## › En relación al análisis cualitativo

1. En el sector conviven la pequeña y mediana empresa junto con la gran empresa.
2. Las empresas de transporte de mercancías pueden tener varias modalidades: la propia actividad del transporte de mercancías, la de operador de transporte/agencia de transporte, que les permite contratar “colaboradores” para la realización de la actividad, o bien ambas modalidades.
3. Tal y como se pone de manifiesto en los apartados previos, se constata también en el análisis cualitativo cómo en los últimos años se ha convertido en habitual:
  - La subcontratación de la actividad con otras empresas de transporte, con autónomos y/o con autónomos con personal a su cargo.
  - La realización de la carga y la descarga de la mercancía por parte de los conductores, especialmente cuando se trata de pequeña y mediana empresa.
4. En el estudio cualitativo se ponen de manifiesto diferentes situaciones relacionadas con el cumplimiento de la coordinación de actividades empresariales:
  - Hay empresas en las que no se cumple con la coordinación de actividades empresariales.
    - Para las empresas pequeñas resulta más complejo.
    - En algunos casos, se atribuye falta de voluntad y de recursos que hagan viable la coordinación de actividades empresariales.
  - Cuando la empresa cliente no solicita información relacionada con la coordinación de actividades empresariales, tampoco realiza ninguna solicitud la empresa de transporte.
  - Para las empresas grandes es más fácil cumplir con el intercambio de información documental, siendo habitual utilizar grandes plataformas, en las que la empresa de transporte vuelca la información que se le solicita.
  - En algunos casos, se entiende que la coordinación de actividades empresariales no deja de ser un mero trámite.



- Las empresas que pretenden dar cumplimiento a la coordinación de actividades empresariales se encuentran con que las características y particularidades de la actividad hacen que su puesta en práctica resulte más compleja:
  - Las empresas de transporte y las agencias de transporte trabajan con numerosos clientes que en unos casos contratan servicios más duraderos, mientras que en otros la contratación es puntual.
  - En muchos casos, además de contar con colaboradores habituales se cuenta con colaboradores que puntualmente realizan algún transporte.
  - También se pueden producir cambios repentinos en los conductores profesionales que de forma habitual realizan un servicio concreto.
- 5. Se pone de manifiesto la falta de criterio para solicitar la información documental que realmente es necesaria.
- 6. Es habitual que la empresa de transporte entregue la información sobre los riesgos en los centros del trabajo del cliente tanto al conductor asalariado, como al colaborador: conductor profesional (trabajador por cuenta propia) o empresa colaboradora.
- 7. Se considera que la información que se facilita al conductor como garantía de seguridad y salud, en muchos casos es inexistente o inadecuada.
- 8. Hay casos en los que la contratación de un servicio puntual de forma repentina impide informar por parte de la empresa de transporte de la forma adecuada al trabajador sobre los riesgos laborales en el centro de trabajo.
- 9. En muchos casos, la formación que reciben los trabajadores resulta muy genérica, mientras que en otros casos no se imparte.
- 10. Se considera que el conductor autónomo está más desprotegido que el conductor por cuenta ajena:
  - En muchos casos ni siquiera se sabe si la empresa cliente le proporciona información.
  - Cuando se produce un accidente de trabajo, en muchas ocasiones no se ponen en conocimiento de la empresa de transporte.



11. Cuando se produce un accidente de trabajo, inciden factores como el cumplimiento de los tiempos de trabajo, los apresuramientos, varias personas realizando la carga o la descarga, etc.
12. Los Servicios de Prevención, sobre todo cuando se trata de Servicios de Prevención Ajenos, no ofrecen una asistencia técnica y de asesoramiento que se ajuste a las necesidades de las empresas del sector.
13. En muchos casos, las evaluaciones de riesgos laborales que se realizan no son específicas.

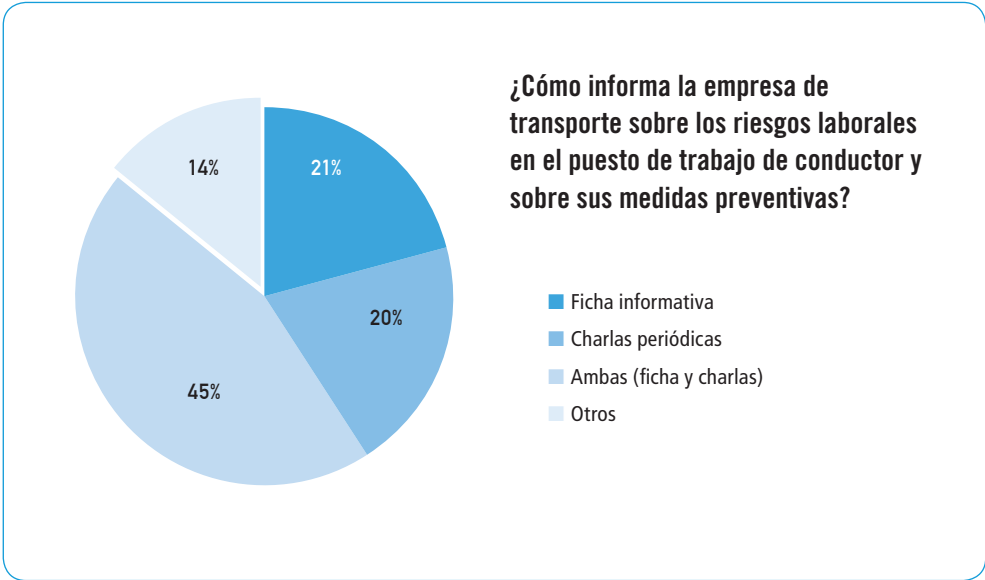
› **En relación al análisis cuantitativo**

1. Con carácter general, las empresas de transporte facilitan la información que la empresa cliente solicita.

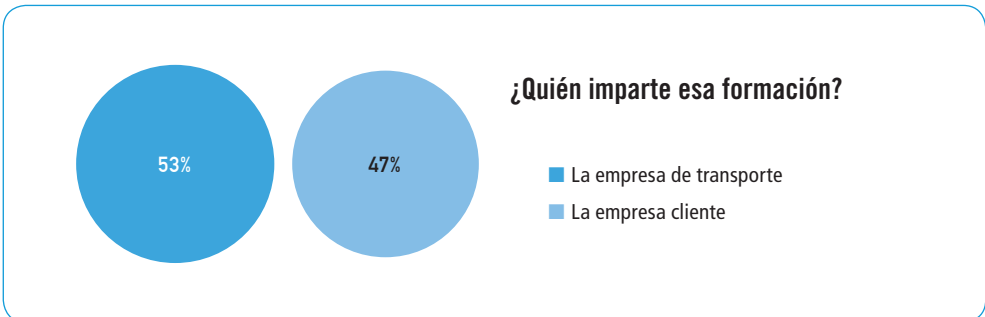




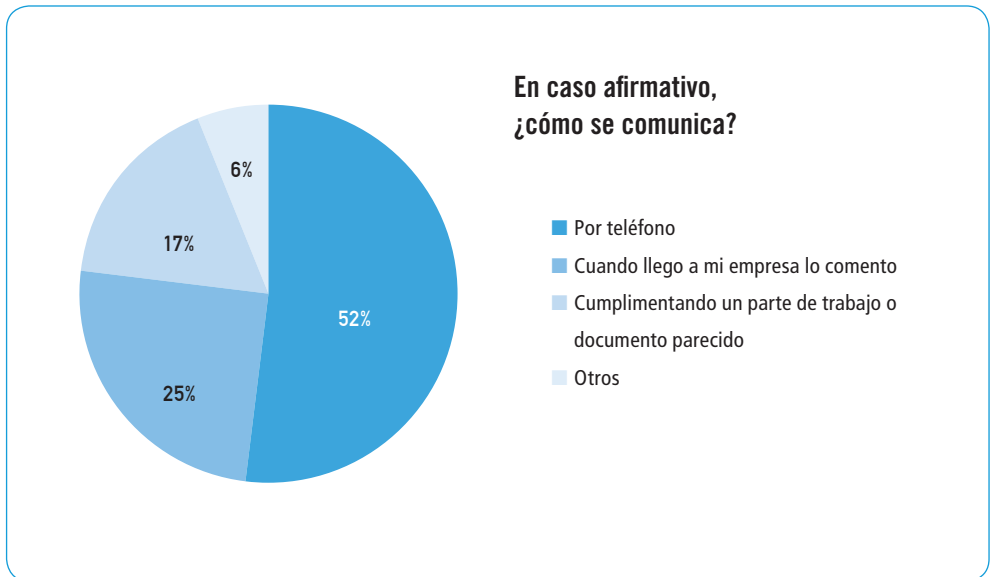
2. La información que facilitan las empresas de transporte está relacionada con los riesgos laborales y medidas preventivas en el puesto de trabajo del conductor profesional. Para ello, es frecuente utilizar fichas informativas, charlas, ambas modalidades o empleando otros medios.



3. Cuando los conductores profesionales reciben formación, ésta está relacionada con los riesgos laborales: seguridad en la conducción, manipulación manual de cargas, etc.
4. En cuanto a la empresa que imparte la formación, en unos casos la imparte la empresa de transporte y en otros casos la imparte la empresa cliente.



5. En caso de que se produzca una emergencia en instalaciones del cliente, la información relacionada con las medidas a adoptar, en la mayoría de los casos la proporciona la empresa de transporte.
6. La mayoría de los conductores informan a su empresa de transporte cuando sufren un accidente.
7. Los medios más utilizados por los conductores para informar sobre el accidente que se ha producido en instalaciones del cliente son el teléfono, o bien cuando se llega a la empresa de transporte.
8. Cuando los trabajadores tienen la oportunidad de realizar propuestas relacionadas con mejoras en materia de Coordinación de Actividades Empresariales, es habitual que éstas se realicen a través de conversaciones con los responsables.





**Propuestas de mejora**

**5**

---







A la luz de los resultados obtenidos, a continuación se presentan las siguientes propuestas de mejora planteadas unas por empresas y otras por trabajadores para dar cumplimiento a la normativa vigente en materia de coordinación de actividades empresariales, y se realizan con la finalidad de garantizar la seguridad y la salud laboral del conductor profesional.



1. Es imprescindible **unificar criterios** para determinar con exactitud la información documental que es realmente necesaria, sin que quede al libre arbitrio de las empresas.

En este sentido, es importante diferenciar requisitos necesarios para grandes empresas y requisitos necesarios para mediana y pequeña empresa.



2. Posibilidad de realizar una **plataforma única de coordinación de actividades empresariales** avalada por el organismo público que se considere pertinente para que sirva de “punto de encuentro” de las empresas donde se actualice la información necesaria.
3. Elaboración de **procedimientos de trabajo** como garantía de seguridad para el trabajador. La efectividad de éstos dependerá de:
  - Contenidos claros, definidos y estructurados en los que se contemple:
    - La identificación de la operación a realizar.
    - Valorar el conjunto de tareas que comprende la operación, incluyendo los equipos de trabajo que se utilizan, manejo de materiales, equipos de protección individual, etc.
    - Definir los riesgos asociados a la operación.
    - Establecer medidas de prevención y de protección.
  - Concienciación e implicación de mandos intermedios y trabajadores mediante la difusión idónea de los procedimientos de trabajo necesarios.
4. El trabajador siempre debe recibir información documental sobre los riesgos laborales de los centros de trabajo en los que va a recoger o entregar mercancía. Para garantizar la seguridad del conductor, independientemente de la información que pueda recibir de su empresario, el conductor deberá recibir la información “a tiempo real” de los riesgos por la empresa titular del centro de trabajo al que va a acceder.

Ello permitirá reforzar la información que se facilita al conductor, y garantizar una información actualizada sobre los riesgos existentes, tanto adicionales como los que se hayan podido agravar recientemente.
5. Cuando en la empresa titular del centro de trabajo al que se va a acceder haya control de acceso, éste servirá para por un lado, verificar quién es el conductor que va a acceder a las instalaciones, servicio a realizar etc. y por otro lado, para informar “a tiempo real” sobre los riesgos laborales y medidas a adoptar en el centro de trabajo.
6. Las organizaciones empresariales consideran que se debería estudiar la posibilidad de establecer una prohibición genérica que no permita a los conductores,

tanto asalariados como autónomos, participar en las operaciones de carga y descarga, y que contemple las necesarias excepciones para los supuestos de transporte en lo que esto no sea posible. Las organizaciones sindicales proponen que se debería establecer, sin excepciones, la prohibición de la carga y descarga para el conductor profesional en centros distintos al de su empresa.

7. Incidir en la **formación** del conductor como instrumento de concienciación y sensibilización.

Para ello, los planes de formación deberán ser específicos según necesidades concretas y contemplar la metodología idónea en cuanto a contenidos, duración, modalidad formativa, periodicidad, etc. que resulte necesaria.



8. Mejorar la **comunicación interna** en las empresas para involucrar y concienciar tanto a mandos intermedios como a trabajadores.
9. Contratación de **Servicios de Prevención** en los que se contemple el **asesoramiento y asistencia técnica** necesarios a las empresas del sector.
10. Resulta imprescindible la realización de **evaluaciones de riesgos específicas** en las que se identifiquen los riesgos y las medidas de prevención y de protección necesarias.



Las evaluaciones de riesgos específicas servirán de premisa para el desarrollo posterior de la información necesaria e idónea para el conductor así como el diseño de planes de formación específicos y concretos.

- 11.** Reforzar la **comunicación entre las empresas** a través de una comunicación efectiva que mantenga al día información sobre los accidentes de trabajo que se producen relacionados con la coordinación de actividades empresariales.
- 12.** **Investigación de todos los incidentes y accidentes de trabajo** relacionados con la coordinación de actividades empresariales, para estudiar sus causas y consecuencias, y plantear medidas de protección que eviten incidentes y accidentes de características similares.
- 13.** Con la finalidad de **garantizar la seguridad del conductor profesional**, los agentes implicados deberían aunar esfuerzos, revisar y analizar la normativa que en la actualidad resulta de aplicación, para proponer posibles modificaciones que por un lado, faciliten el cumplimiento de coordinación de actividades empresariales por parte de aquellas empresas a las que no les resulte factible su cumplimiento, y por otro lado, que dichas modificaciones aseguren el cumplimiento de aquellas empresas que no cumplen con la coordinación de actividades empresariales.
- 14.** **Fomentar** una coordinación de actividades empresariales activa y real, **invirtiendo en estructuras y recursos donde resulte necesario**, que cumpla su objetivo fundamental de proteger la seguridad y la salud de los conductores profesionales.



**Bibliografía  
y normativa aplicable**

**6**

---





### 6.1. Normativa aplicable

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre de prevención de riesgos laborales.
- Real Decreto 171/2004, de 30 de Enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de prevención de riesgos laborales en materia de Coordinación de Actividades Empresariales.
- II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera.

### 6.2. Notas técnicas de prevención

- NTP 1.052: Coordinación de Actividades Empresariales: Criterios de eficiencia (I). Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) 2015.
- NTP 1.053: Coordinación de Actividades Empresariales: Criterios de eficiencia (II). INSHT 2015.
- NTP 593: La gestión integral de los accidentes de trabajo. Control estadístico.

### 6.3. Documentos y estudios

- Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera del M. de Fomento, en el informe sobre Oferta y demanda de julio de 2016.
- Las cifras del transporte de mercancías por carretera. Confederación Española de Transporte de Mercancías.
- Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte terrestre. Noviembre 2015. Ministerio de Fomento.
- Observatorio Social de Transporte por Carretera 2014. Ministerio de Fomento.
- El sector del transporte y la logística en España. Consejo del Transporte y la Logística. CEOE. Octubre 2013.
- El futuro del transporte de mercancías por carretera. Confederación Española de Transporte de Mercancías.
- Pinilla FJ, Bordas J, Gete P, Nova P, Sanz J. La salud laboral en el sector del transporte por carretera. Abril de 2012.



- El transporte de viajeros urbanos e interurbanos. Libro Blanco para el debate de la prevención en materia de seguridad y salud. Financiado por la Fundación para la Prevención de los Riesgos Laborales. Convocatoria 2010.
- Análisis de la problemática en materia de seguridad y salud en el sector del transporte de mercancías peligrosas. Propuestas de mejora e intervención. Proyecto financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. Convocatoria 2008.
- Guía de buenas prácticas para el sector del transporte de mercancías a temperatura controlada. Estudio de condiciones de trabajo de los trabajadores de transporte por carretera de mercancías a temperatura controlada. Proyecto financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. Convocatoria 2008.
- Tiempos de trabajo, de conducción y descanso en el transporte por carretera. Proyecto financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. Convocatoria 2008.
- Programa educativo en Seguridad Vial dirigido a delegados territoriales y técnicos de prevención del transporte por carretera. Financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. Convocatoria 2008.
- Guía técnica para la integración de la prevención de riesgos laborales en el sistema general de gestión de la empresa. INSHT.
- Guía técnica para la mejora de la eficacia y calidad de los servicios de prevención ajenos. Criterios de calidad del servicio. INSHT.
- Directrices básicas para el desarrollo de la prevención de riesgos laborales en la empresa.





Análisis de la situación de la coordinación de actividades empresariales  
en el transporte por carretera

Con la financiación de:

AS-0102/2015

AS-0103/2015

AS-0108/2015



**FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES**

