



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA COMUNICACIÓN

Grado en Relaciones Laborales y Recursos Humanos

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**FACTORES PSICOSOCIALES QUE AFECTAN A
LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE
LARGA DISTANCIA**

Presentado por Marta Sancho Gutiérrez

Tutorizado por Enrique Merino Tejedor
Segovia, junio de 2020

Gracias a los que me han
apoyado y dedicado su tiempo para que
este trabajo saliera adelante.

RESUMEN

Económicamente hablando, en la actualidad, todo aquello que se pueda comprar y vender conlleva un traslado, es por ello que el transporte de mercancías por carretera es una actividad esencial. Así que es obvio que cuanto más distancia exista en dicho transporte, más compleja, difícil e incluso a veces peculiar se muestra la tarea a realizar. El puesto de trabajo protagonista llamado conductor mecánico o conductor de carnet C+E, reúne todos los requisitos para poder caracterizarle y observar cómo influyen laboralmente, la fatiga tanto mental como física en la motivación, satisfacción y conciliación familiar.

PALABRAS CLAVES

Conductor mecánico, estrés, fatiga, horas, motivación, normas y conciliación familiar.

ABSTRACT

Economically speaking, currently, everything that can be bought and sold involves a transfer, which is why the transport of goods by road is an essential activity. Therefore it is obvious that the more distance there is in this kind of transport, the more complex, difficult and sometimes even peculiar the task that is needed to be done can become. The main job, which is that of a Heavy Truck Driver, who is required to have a C and E driver's license, has to meet all the requirements to characterize and observe how labor, mental and physical fatigue influence motivation, satisfaction and family/work balance.

KEYWORDS

Heavy truck driver, stress, fatigue, hours, motivation, rules and family/work balance.

ÍNDICE

RESUMEN.....	2
INTRODUCCIÓN.....	6

CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO: DESCRIPCIONES, NORMAS Y FACTORES PSICOSOCIALES

1.1 Descripción de la Actividad.....	8
1.2 Normativa aplicable.....	9
1.3 Descripción del puesto de trabajo.....	11
1.3.1 Tiempo de trabajo y descansos.....	12
1.3.2 Registro del tiempo de trabajo.....	16
1.3.3 Formación.....	17
1.3.4 Infracciones e Inspecciones.....	17
1.4 Introducción a los riesgos de seguridad vial y psicosociales en transporte de mercancías por carretera de larga distancia.....	19
1.5 Fatiga mental y física.....	21
1.5.1 Concepto.....	21
1.5.2 Fatiga en los conductores de transporte de mercancías por carretera de Larga distancia.....	21
1.5.3 Violencia o robo.....	23
1.6 La motivación y satisfacción laboral.....	24
1.7 Conciliación familiar.....	25

CAPÍTULO 2

TRABAJO EMPÍRICO: RELACIÓN ENTRE FATIGA FÍSICA Y MENTAL CON SATISFACCIÓN, MOTIVACIÓN Y CONCILIACIÓN FAMILIAR

2.1 Introducción.....	28
2.2 Método.....	28
2.2.1 Participantes.....	28
2.2.2 Instrumentos de medición.....	29
2.2.3 Procedimiento.....	29
2.2.4 Análisis estadísticos.....	29
2.3 Resultados.....	30

2.4 Discusión y conclusiones.....	32
2.4.1 Discusión.....	32
2.4.2 Conclusiones sobre resultados.....	33
CONCLUSIONES FINALES.....	34
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	36

ANEXO 1

Instrucción 18/TV- Régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en transporte público de mercancías.....	45
---	----

ANEXO 2

Pictogramas impresos por el Tacógrafo digital.....	46
--	----

ANEXO 3

Certificado de actividades.....	47
---------------------------------	----

ANEXO 4

Instrumento.....	48
------------------	----

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.1</i>	Cuotas modales del transporte de mercancías (toneladas transportadas).....	8
<i>Figura 1.2</i>	Leyes asociadas a la regulación del transporte por carreteras.....	9
<i>Figura 1.3</i>	Causas más comunes de los accidentes de tráfico en conductores mecánicos.....	19
<i>Figura 2.1</i>	Datos estadísticos descriptivos.....	31
<i>Figura 2.2</i>	Gráfica de la correlación entre las variables.....	32

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1	<i>Tiempos de Trabajo</i>	13
Tabla 2.1	<i>Estadísticos descriptivos</i>	30
Tabla 2.2	<i>Correlación entre las variables</i>	31
Tabla 2.3	<i>Promedio de horas trabajadas</i>	35

INTRODUCCIÓN

En España el transporte de mercancías por carretera de larga distancia es una actividad muchas veces olvidada y desconocida, pero sin embargo de suma importancia para nuestra economía. Es por ello por lo que debemos cuidar a sus empleados haciendo que se sientan saludables tanto física como mentalmente ya que mejorarán con creces los servicios que realizan.

De forma progresiva, España va introduciendo herramientas para mejorar la salud laboral, ya que influye notablemente en la productividad y calidad del servicio a realizar.

Por la peculiaridad de la actividad de transporte de mercancías por carretera de larga distancia en sí, y en concreto del puesto de trabajo de conductor mecánico, en el que influyen una gran cantidad de normativa, por su condición de movilidad adaptado a rigurosos controles, horarios, exigencias y pernoctas, por ser un trabajo mayormente masculino, se justifica la necesidad de analizar los factores psicosociales que afectan directamente a sus empleados. Debido a esto consideramos que factores como la fatiga pueden influir considerablemente en la motivación, satisfacción laboral e incluso en la conciliación familiar.

Así pues, los objetivos propuestos son:

- Analizar las tareas, normas y jornadas laborales a cumplir en el puesto de trabajo de conductor mecánico.
- Indagar en los conceptos de fatiga, motivación, satisfacción y conciliación familiar dentro de la actividad.
- Investigar con variables sociodemográficas, cómo se comportan dichos factores en el puesto de trabajo.

El trabajo consistirá en dos partes: El marco teórico dónde haremos una descripción de la actividad, destacando su importancia actual dentro del sector transporte. En él analizaremos la normativa aplicable y nos adentraremos en el puesto de trabajo, exponiendo: tipos de trabajo a realizar, los tiempos de trabajo y descansos, el registro de tiempo de trabajo, la formación obligatoria, las posibles infracciones e inspecciones que pueden surgir y los riesgos psicosociales que tiene establecidos.

En segundo lugar, realizaremos un trabajo de investigación empírica a través de la aplicación de un cuestionario a cincuenta trabajadores del transporte de mercancías por carretera de larga distancia, en el que incluiremos tanto autónomos como empleados por cuenta ajena para analizar la incidencia de los factores nombrados anteriormente.

CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO: DESCRIPCIONES, NORMAS Y FACTORES PSICOSOCIALES

1.1 Descripción de la actividad

Según la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, esta actividad consiste en el transporte público de mercancías nacional o internacional realizado por un vehículo, sin itinerarios fijos, ni captaciones de energía concretas, que se realiza por toda clase de medios terrestres y por petición de un cliente a cambio de una gratificación económica. Además, dicha actividad no solo está reglada por el Ministerio de Trabajo como toda actividad empresarial, sino también por los Ministerios de Fomento, Tráfico y Unión Europea, lo que implica una mayor complejidad dada la cantidad de normas para tener en cuenta.

En 1896 Gottlieb Daimler proyectó el primer camión de la historia que utilizaba un motor de combustión interna, refieren Amengual y Sáiz (2005). El invento tardó un poco en ser entendido por la sociedad de la época: no tuvo compradores en Alemania (sí uno en Inglaterra). En pocos años, con el aumento de su potencia y capacidad de carga, acabó demostrando su provecho y sustituyó los tradicionales carros tirados por caballos. Los camiones se habían convertido en el medio más eficaz para el transporte de mercancías por carretera. A partir de aquí, varias compañías hicieron sus propias versiones. La primera guerra mundial dio un enorme impulso a la fabricación de estos vehículos.

Hoy en día, el transporte de mercancías por carretera sigue siendo el medio de transporte predilecto gracias a la flexibilidad que aporta el camión, debido a que es un vehículo rápido, puede hacer un servicio puerta a puerta, puede cambiar de ruta si es necesario, garantiza la seguridad y la adaptabilidad, es localizable y resulta más económico que otros medios de transporte. El transporte de mercancías es un sector clave desde cualquier perspectiva de crecimiento económico, puesto que atañe tanto a la producción como a la comercialización de bienes y servicios, actividades económicas que dependen estrechamente de la evolución del sector. De acuerdo con los datos del Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España (2017), el 94% de las toneladas transportadas se desplazan por carretera, lo que da una idea de la trascendencia de esta actividad para el correcto funcionamiento de nuestra economía. En la *Figura 1.1* pueden observarse estas características:

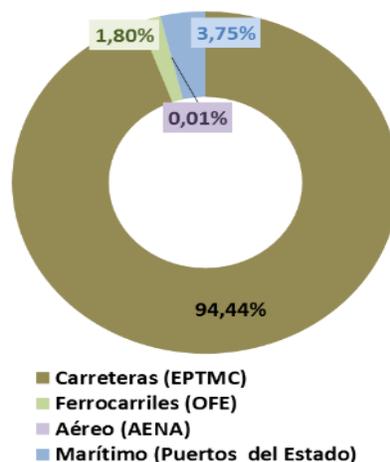


Figura 1.1 Cuotas modales del transporte de mercancías (toneladas transportadas). Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (2017)

1.2 Normativa aplicable

Para poder realizar este trabajo tenemos que examinar la regulación diversa que existe actualmente en el sector, haciendo hincapié en que toda esta normativa influye de manera notable en todos los temas tratados a lo largo de este trabajo. La regulación más importante se puede ver en la *figura 1.2*

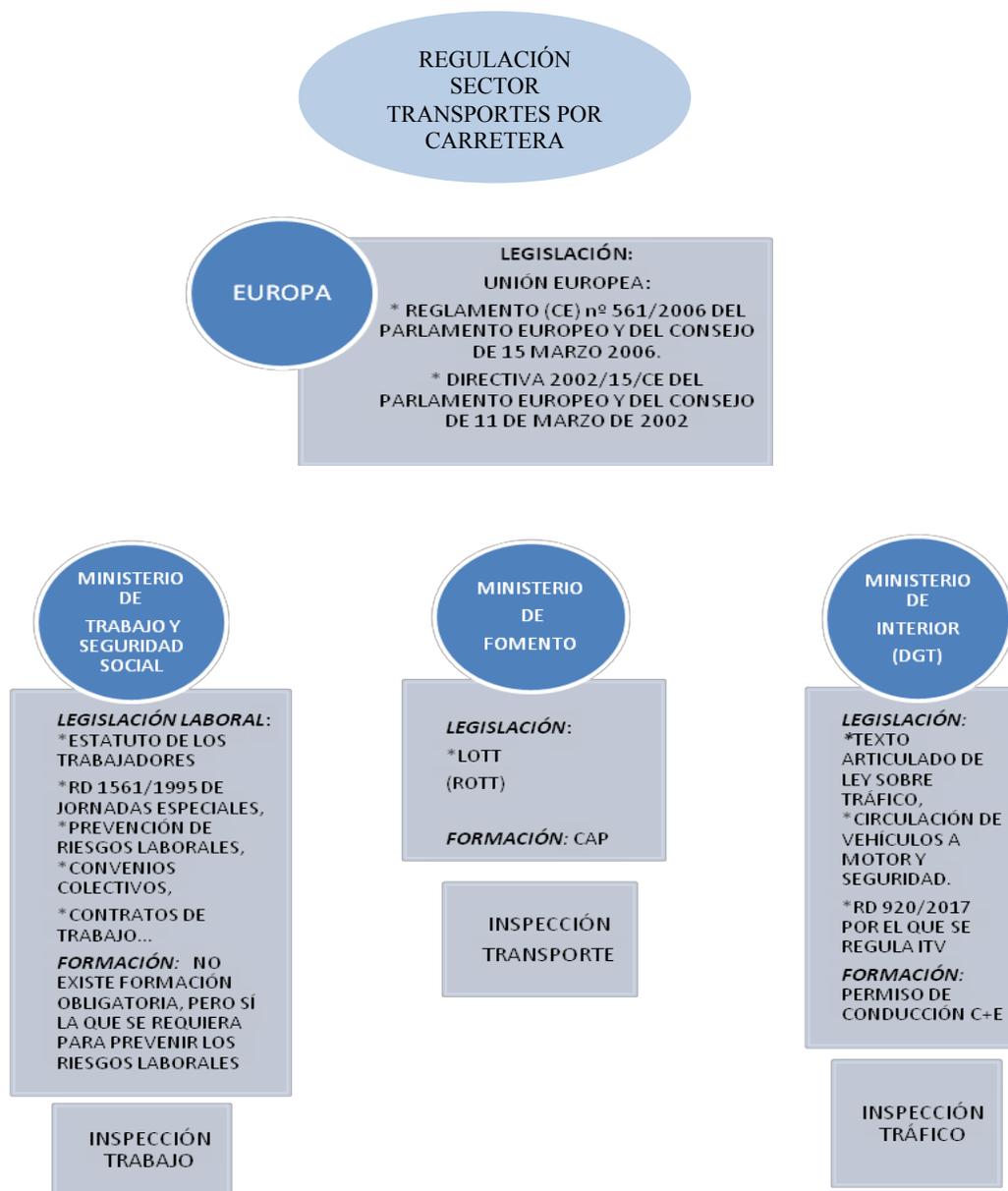


Figura 1.2 Leyes asociadas a la regulación del transporte por carreteras.

Fuente: Elaboración propia

Dentro de los contenidos de toda esta normativa, los más destacados son:

De la Unión Europea:

CAPÍTULO 1

- Reglamento (CE) N° 561/2006 Del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006) relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo que establece las normas de conducción y descanso.
- Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002 relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

Del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, institución que, a través de la inspección, realiza servicios de vigilancia para que las siguientes normas se cumplan:

- El Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (en adelante, ET).
- RD 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera (Regulación de jornadas especiales de trabajo).
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y los diversos Reglamentos que la desarrollan.
- Convenios colectivos como el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera. Resolución de 13 de marzo de 2012 (convenio colectivo estatal) y convenios provinciales.

Del Ministerio de Fomento se toman las siguientes normas:

- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (en adelante ROTT), por el que se aprueba el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT). Ley 16/1987 de Ordenación de Transportes Terrestres de 30 de Julio. Modificado actualmente por el Real Decreto 70/2019 de 15 de febrero. Así pues, la inspección de los Transportes por Carretera vigila que se cumpla que establece dicha ley como:
 - Condiciones y requisitos para el acceso a la actividad.
 - Evitar transportes clandestinos.
 - Cumplimiento de obligaciones de contrato para servicios regulares.
 - Pesos máximos autorizados.
 - Control de tacógrafos y limitadores de velocidad.
 - Tiempos de conducción y descanso.
 - Transportes internacionales.
 - Mercancías peligrosas.
- Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera (en adelante CAP).

Y, por último, a través del Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico, con leyes como:

- La 18/1989 de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que

incluye los permisos de conducción.

- El Real Decreto 920/2017 de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. En concreto nos referiremos a trabajadores vinculados al sector con permiso de conducción de la clase C+E (conductores de vehículos cuya m.m.a. supera 3.500 kgs. + remolque o semirremolque de más de 750 kgs. de m.m.a.), equivalente a la categoría profesional conductor mecánico dentro del grupo III: Personal de Movimiento, según establece el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera (Convenio Colectivo estatal).
- Instrucción 18/TV- Régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en transporte público de mercancías. (Véase Anexo 1).

1.3 Descripción del puesto del trabajo

Para la elaboración de este trabajo hemos elegido principal protagonista la categoría profesional de conductor mecánico, llamada así cuando nos dirigimos especialmente a los empleados por cuenta ajena y que según establece el II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera, de 29 de marzo de 2012, es aquel que:

- Está en posesión del permiso de conducción C+E.
- Conduce todo tipo de vehículo, con remolque, semirremolque o sin ellos.
- Ayuda, si se le requiriese, a las reparaciones del vehículo.
- Es responsable del vehículo y de la carga durante el servicio.
- Deberá cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y la del transporte realizado.
- Dirigirá, si se le requiriera, la carga de la mercancía.
- Realiza las tareas que se requieran para el correcto funcionamiento, conservación y acondicionamiento del vehículo, así como las específicas para la protección y manipulación de la mercancía.
- Comunicará cualquier irregularidad que detecte en el vehículo.
- Deberá realizar los recorridos por los itinerarios que se marquen o, de no estar fijados, escoger los que sean más beneficiosos para la realización del buen servicio.

Estos empleados estarán dirigidos por el departamento de logística, que registra las operaciones de transporte de mercancías por carretera, coordina la frecuencia de tales servicios, prepara sus informes, optimiza los procesos logísticos de acuerdo con las especificaciones establecidas, y garantizan la integridad y seguimiento de las mercancías durante el proceso. Ahora bien, en relación a los conductores autónomos, estos se dependen del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones que los define como: “Se entenderá como trabajador por cuenta propia o autónomo, aquel que realiza de forma habitual, personal y directa una actividad económica a título lucrativo, sin sujeción por ella a contrato de trabajo y aunque utilice el servicio remunerado de otras personas, sea o no titular de empresa individual o familiar”.

Por lo que podemos definir al puesto de trabajo o categoría profesional de conductor mecánico como es aquel que está en posesión del permiso de conducción C+E e incluye todas las tareas anteriormente mencionadas y en algunos de los casos las correspondientes al departamento de logística y administración. Todas ellas siempre con la máxima responsabilidad.

1.3.1 Tiempo de trabajo y descansos

Al abordar la jornada laboral de los conductores mecánicos, el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera, Resolución de 13 de marzo de 2012, muestra, en su capítulo *Tiempo de Trabajo*, la especificidad de las actividades de logística, vinculadas directamente a las demarcaciones del cliente, algo que exige una constante actividad de las empresas (cambios en la fecha de entrega, cambios de ruta), y, debido a ello, establece una flexibilidad en los criterios que se establezcan en los convenios colectivos o acuerdos para la fijación de las jornadas, turnos y horarios del personal que puedan permitir la correcta prestación del servicio, sin perjuicio de las compensaciones o retribuciones que se pacten: y esto ha de prevalecer sobre el mencionado Acuerdo General. Según el Reglamento (CE) 561/2006 (normas de conducción y descanso) de 15 de marzo y al Real Decreto 1561/1995 de 21 de septiembre (sobre jornadas especiales de trabajo), se establece que, sin menoscabar las disposiciones generales sobre la materia, que la jornada de trabajo de los empleados móviles del sector se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento (sin perjuicio de lo establecido en el ET).

Al examinar el conjunto de normas aplicables a esta actividad, descubrimos que el tiempo de trabajo del sector de transporte está regulado por medio de varias normas, pero la complejidad que estas pueden generar nos obliga a resumir lo más relevante en cuanto a tiempos de trabajo en el transporte. Ha de destacarse lo que se debe respetar como tiempos mínimos para el cumplimiento de la ley con el fin de garantizar la salud y seguridad de los trabajadores móviles del transporte por carretera, así como la seguridad vial. Y ha de hacerse hincapié en que si existieran aspectos más favorables respecto a esta materia en los convenios colectivos sectoriales serán estos los que se aplicarán o prevalecerán. De ellos se hablará un poco más adelante.

La normativa reguladora del tiempo de trabajo y descanso está constituida por las siguientes normas:

- Estatuto de los Trabajadores.
- Directiva 2002/15/CE, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Real Decreto (RD) 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo (modificado por Real Decreto (RD) 902/2007) en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Real Decreto (RD) 128/2013, ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Reglamento (CE) 561/2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del transporte por carretera.
- II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera.

A partir de la regulación contenida en estas normas se elabora la tabla 1.1 en la que explica:

- El tiempo de jornada de los trabajadores con permiso de conducción C + E o conductores mecánicos, que reflejará no solo el tiempo de trabajo de los trabajadores por cuenta ajena sino también el de los autónomos, ya que, aunque este trabajo se centra primordialmente en los trabajadores por cuenta ajena, no se puede olvidar que, obviamente, los trabajadores autónomos a veces comparten normas con los trabajadores por cuenta ajena y en otras ocasiones son regidos por normas diferentes.
- Los tiempos de descanso.
- Los tiempos máximos permitidos de trabajo y descanso.

Tiempo de trabajo, distinguiendo entre tiempo de trabajo efectivo y de presencia. La descripción de cada uno aparece en la **Tabla 1**.

Tabla 1.1 *Tiempos de trabajo*

	TRABAJADORES POR CUENTA AJENA	TRABAJADORES AUTÓNOMOS
TIEMPO TRABAJO EFECTIVO	<ul style="list-style-type: none"> • Período comprendido entre el comienzo y el final del trabajo. • Período en el que continua en el lugar de trabajo a disposición del empresario. • Tiempo dedicado a sus funciones. • Período en el cual no dispone de su tiempo libremente. • Conducción, carga y descarga, limpieza y mantenimiento. • Períodos de espera en carga y descarga cuando no se conoce el tiempo de antemano. 	<ul style="list-style-type: none"> • Período comprendido entre el comienzo y el final del trabajo. • Período en el que continua en el lugar de trabajo. • A disposición del cliente. • Tiempo dedicado a tareas administrativas.
TIEMPO DE PRESENCIA Y DISPONIBILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • El tiempo que no forma una pausa o descanso. • Tiempo en el que el trabajador está a disposición del empresario sin hacer trabajo efectivo: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Las dos primeras horas de espera en carga y descarga. La tercera y siguientes si se sabe con anticipación la duración, de no ser así se considera tiempo de trabajo efectivo. ➤ Los tiempos en los que el trabajador acompaña el vehículo transbordado en transbordador o tren. ➤ El tiempo de espera en fronteras o los períodos de espera originados por prohibiciones de circulación. El empresario tiene que comunicar al trabajador por cualquier medio la duración presunta de estos períodos con anterioridad a la partida: si no, estos serán considerados tiempos de trabajo efectivo. ➤ En conducción en equipo el tiempo durante la circulación cuando el segundo conductor permanece en la cabina. 	<ul style="list-style-type: none"> • El tiempo que no forma una pausa o descanso. • El tiempo en el que el trabajador no está obligado a estar en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para reiniciar la conducción o realizar otros trabajos. • Las cuatro primeras horas de espera en carga y descarga, y si se conoce por anticipado, la quinta hora y siguientes. • Tiempo de espera en pasos fronterizos u originados por prohibiciones de circulación. • Cuando se acompaña un vehículo transbordado en transbordador o tren. • En conducción en equipo el tiempo transcurrido durante la circulación cuando el segundo conductor permanece sentado.

Fuente: Elaboración propia a partir de la legislación que mencionamos previamente (2020).

Tiempo de trabajo nocturno

Según DIRECTIVA 2002/15/CE, BOE, 2015, es el trabajo realizado durante el período nocturno (todo período de un mínimo de cuatro horas, tal como esté definido en la legislación nacional, entre las 00:00 horas y las 07:00 horas).

Tiempo de descanso

Según REGLAMENTO (CE) N° 561/2006, se establece lo siguiente relativo al tiempo de descanso:

- Pausa: es tiempo de descanso. Cualquier período durante el que un conductor no puede llevar a cabo ninguna actividad de conducción ni otro tipo de trabajo y que sirva solo para su descanso.
- Descanso: cualquier período ininterrumpido durante el que un conductor pueda disponer libremente de su tiempo.

Tiempos máximos permitidos de trabajo y descanso

Según RD 1561/1995, los tiempos máximos permitidos de trabajo y descanso son los siguientes:

Tiempo de trabajo efectivo

- El período máximo de la jornada ordinaria del trabajo es la que establece que será de 40 horas semanales en cómputo anual sin perjuicio de que se distribuyan de manera irregular.
- Los límites establecidos para las horas extraordinarias serán de 80 horas al año.
- No se podrán superar 12 horas diarias, incluidas las horas extraordinarias. En caso de clasificación irregular de la jornada durante año, no se podrán superar las 48 horas semanales de promedio en 4 meses y/o exceder de 60 horas semanales. El promedio de 4 meses se puede ampliar a 6 meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera.
- En caso de distribución irregular de la jornada durante del año, no se podrán superar las 48 horas semanales de promedio en 4 meses y/o exceder de 60 horas semanales. El promedio de 4 meses se puede ampliar a 6 meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera.

Tiempo de presencia

No se puede exceder de 20 horas semanales de promedio en un período de un mes (se pueden distribuir conforme a los criterios que se pacten de forma colectiva). En el transporte internacional se admite alargar el promedio a dos meses. Las horas de presencia no computan a efecto de la duración máxima de la jornada, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias.

Tiempo de conducción

Según REGLAMENTO (CE) N° 561/2006, estará dentro del trabajo efectivo, según la normativa de conducción y descanso

- Conducción diaria: no será superior a 9 horas. Excepcionalmente se puede ampliar a 10 horas como máximo 2 veces durante la semana.
- Conducción semanal: no se pueden superar las 56 horas semanales (no implica que se pueda superar el tiempo de trabajo máximo).
- Conducción bisemanal: no se pueden superar 90 horas durante 2 semanas consecutivas.

Tiempo de trabajo nocturno

Según DIRECTIVA 2002/15/CE, BOE, 2015, La jornada diaria no puede exceder de 10 horas por cada 24 horas.

Tiempo de Pausa

De acuerdo con el REGLAMENTO (CE) N° 561/2006, el tiempo de pausa se cumplirá de la siguiente forma:

- Si el tiempo de trabajo es de 6 a 9 horas: la pausa mínima será de 30 minutos.
- Si el tiempo de trabajo es superior a 9 horas: la pausa mínima será de 45 minutos. Las pausas pueden subdividirse en períodos de 15 minutos como mínimo.
- Cada 4 horas y 30 minutos de conducción la pausa será de un mínimo de 45 minutos ininterrumpidos. Se pueden sustituir los 45 minutos por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de 30 minutos, intercalados en el período de conducción.

Tiempo de Descanso

Con respecto al tiempo de descanso, se cumplirá lo previsto en el REGLAMENTO (CE) N° 561/2006

- Descanso entre jornadas: mínimo de un día y medio, pudiéndose compensar las diferencias hasta las doce horas, estipuladas con carácter general.
- Descanso diario normal: mínimo de 11 horas o 3 horas + 9 horas.
- Descanso diario reducido: mínimo 9 horas. Máximo de 3 entre dos períodos de descanso semanal.
- Descanso semanal normal: mínimo 45 horas.
- Descanso semanal reducido: entre 24 horas como mínimo y 45 horas. Reducción que se tiene que recuperar antes de finalizar la tercera semana.

Finalmente, respecto a la jornada laboral de los empleados móviles por cuenta ajena y “*ajustándose a la realidad productiva, en fomento de la seguridad*”, en el art. 28.3 e) del II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera, se establece lo siguiente sobre cómo y dónde deben realizarse los descansos y su duración, con el fin de dar una visión general de este tiempo de descanso, aunque no hay que olvidar que algunos convenios establecen límites distintos:

- Los trabajadores móviles que realicen transporte nacional tendrán derecho a percibir en su domicilio al menos siete de cada doce descansos semanales.
- Los que realicen transporte internacional tendrán derecho a percibir en su domicilio al menos cinco de cada doce descansos semanales.
- Al menos la mitad de los descansos semanales en domicilio que se dispongan durante el año serán descansos no reducidos.
- En el supuesto de realización de ambos tipos de servicio, el concepto a aplicar será el que mayor número de jornadas suponga en un período de doce semanas.
- Si las necesidades del servicio impidieran el cumplimiento de los mínimos, por cada descanso semanal en domicilio que no pueda realizar, el trabajador tendrá derecho a un día laborable de permiso retribuido, que se añadirá a las vacaciones anuales o a un descanso semanal en su domicilio en el siguiente mes natural.
- Siempre que las necesidades organizativas lo permitan, se procurará que el mayor número posible de descansos semanales en el domicilio coincidan con el fin de semana.

- Se procurará que la recuperación de los descansos semanales reducidos sea del 25%, coincidiendo con otro descanso semanal no reducido y en el domicilio.
- En esta materia se respetará lo más beneficioso que se haya venido aplicando en las empresas.

Cabe señalar lo que el II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera establece: podrán crear compensaciones salariales específicas, sujetas a objetivos cumplidos, como aumento de horas efectivas trabajadas y de horas de presencia, siempre y cuando se respete la seguridad en carretera y no se cometan infracciones de conducción y descanso, según art. 10 del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Como ejemplo, nos encontramos con el Convenio Colectivo de Murcia, que establece en su art. 43 como retribución un “Plus Kilometraje”, ya que a veces resulta imposible determinar actividades distintas de la conducción (como horas de presencia, de disponibilidad o tareas de carga y descarga), y con el fin de compensar las horas de presencia y extraordinarias, además de las retribuciones fijas establecidas en este convenio, se podrá retribuir en kilómetros mensuales recorridos, número de viajes realizados y tipo de vehículo conducido, siempre y cuando el conductor o empleado móvil cumpla con las normas de conducción, descanso, etc., pudiendo la empresa deducir de las nóminas el importe de las multas impuestas por el tipo de infracciones, según establece dicho convenio en el art. 57. Retribución totalmente válida, quedando respalda además con la Sentencia /2016/3227.

1.3.2 Registro de tiempo de trabajo

En los Reglamentos de la C.E. 561/2006 y 3821/85, se establece que los vehículos utilizados en el transporte de mercancías generales por carretera de larga distancia tienen la obligación de llevar instalado un aparato de control llamado tacógrafo. El tacógrafo es un dispositivo electrónico que registra diversos sucesos originados en un vehículo de transporte terrestre durante su conducción, como es la distancia recorrida por el vehículo, la velocidad (promedio y máxima), aceleraciones y frenadas bruscas, tiempo de ralentí (periodo durante el cual el vehículo permanece detenido con el motor en marcha), tiempos de descanso e interrupciones. Estos datos pueden ser recopilados informáticamente y almacenados en una base de datos (tacógrafo digital) o imprimirse en forma de gráficos en unos discos de papel para su posterior análisis (tacógrafo analógico). Ambos tacógrafos controlan y registran la actividad, kilómetros, horarios y velocidad.

Para hacernos una idea del funcionamiento de este instrumento de medición nos centraremos en el tacógrafo digital (véase Anexo 2), ya que es el más usado actualmente. Se sustituyen los tradicionales discos diagramas o discos de papel por tarjetas digitales o inteligentes. Estas tarjetas comunican al aparato de control la identidad de su titular y permiten a este acceder a determinadas funciones según el tipo de tarjeta insertada (conductor, empresa, control o centro de ensayo).

Según Alonso, Esteban, Calatayud, Medina, Montoro, y Egido (2003), las funciones de la tarjeta del conductor son:

- Identificar al conductor.
- Almacenar los datos de la actividad realizada por su titular de forma:
 - Automática: que registra automáticamente la actividad de conducción y la velocidad.
 - Y con entradas manuales o adicionales: como descansos, otros trabajos o tiempos de disponibilidad.

Para que el registro de actividades sea correcto, el conductor deberá asegurarse de seleccionar correctamente la actividad que esté ejecutando para evitar que los tiempos sean contados como actividades diferentes a las que está llevando a cabo. Para Alonso et al., (2003), ya que el tacógrafo

no es exhaustivo (no registra periodos vacacionales, bajas por enfermedad del conductor, etc.), entonces para completar su función, el conductor deberá presentar un certificado de actividades (*Leave-Letter*) (véase Anexo 3) a los agentes en un control de carretera. Es aquel documento que justifica la ausencia de datos que, “*por razones objetivas*”, que no se han podido introducir en el tacógrafo.

- Debe utilizarse el modelo normalizado.
- Deberá llevarse a bordo del camión.
- Solo es válido el original firmado por empresa y conductor antes del inicio del viaje.
- Los campos del formulario deberán ser cubiertos en ordenador o a máquina, en cualquiera de los idiomas oficiales de la Unión Europea.
- Los conductores autónomos también deben que utilizar el impreso.

Según el Ministerio de Fomento (citado por Alonso et al., 2003), el certificado de actividades debe utilizarse solo para periodos superiores a una jornada: debe quedar claro que lo que se justifica con dicho certificado son las actividades del conductor que no hayan sido registradas por el tacógrafo con independencia de la duración de estas. Los descansos diarios y semanales no necesitan ser acreditados con el certificado.

1.3.3 Formación

Para poder concluir con la descripción del puesto de trabajo vamos a explicar en qué consiste la formación necesaria y obligatoria para todos los conductores pertenecientes a la actividad en cuestión. Es importante resaltar que para acceder este puesto profesional deben de tener cumplidos los 21 años.

La participación de los trabajadores es esencial para el correcto funcionamiento del sistema preventivo de los riesgos laborales. Ellos son los que mejor conocen los riesgos, problemas, posibles soluciones y por ello tienen el derecho a aportar sugerencias y conocimientos.

También las empresas, están obligadas a poseer una capacitación profesional específica. Una formación que forma parte de uno de los requisitos para poder ejercer dicha actividad, según REGLAMENTO (CE) N° 1071/2009.

Los conductores mecánicos tienen la obligación de obtener un Certificado de Aptitud Profesional (CAP) con validez en todo el territorio de la Unión Europea, que sirve para acreditar que un conductor ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial y formación continua como conductor profesional para optimizar la seguridad vial y la seguridad del conductor, incluso durante las actuaciones que se realizan con el vehículo detenido; por otro lado, pretende conseguir que los conductores puedan atender a las nuevas exigencias causadas por la evolución del mercado de los transportes por carretera, y también trata de promover la racionalización en el consumo de carburante. Dentro de la materia de prevención de riesgos, esta formación afecta principalmente a los riesgos en carretera, a la importancia de la aptitud física y psíquica de los conductores y proporciona unas sucintas pautas para evaluar y afrontar situaciones de emergencia.

1.3.4 Infracciones e Inspecciones

En las Normas infringidas en el Reglamento (CE) 561/2006, Norma sancionadora en los Arts. 140-142 LOTT y normas infringidas en el RD 5/2000 de 4 agosto, para valorar mejor el puesto de trabajo, queremos recalcar que como ya hemos visto, no sólo la inspección de trabajo y seguridad social controla este sector, como se llevaría a cabo en cualquier otra actividad, si no la inspección de transportes y la inspección de tráfico también son las encargadas de vigilar que se cumpla tan diversa

CAPÍTULO 1

normativa. Por ello creemos conveniente exponer las posibles y severas infracciones que pueden surgir y qué consecuencias podrían tener.

Tras estudiar la incidencia de posibles las infracciones e inspecciones descubrimos que las impuestas por el Ministerio de Transportes son mayoritarias a las impuestas por las del Ministerio de Trabajo. Algunos ejemplos serían:

Infracciones por exceso de jornada o disminución de descansos.

De acuerdo con todas las normas anteriormente descritas, son infracciones graves:

- Exceso superior a 60 horas de conducción semanal o 100 bisemanal.
- Exceso superior a 1 hora en conducción diaria y en la conducción de más de 5 horas seguidas sin las pausas exigidas.
- La disminución del descanso diario en más de 1 hora.
- La disminución del descanso semanal en más de 3 horas o del reducido en más de 2.
- No pasar la revisión periódica.
- El incumplimiento de las medidas y los límites reglamentarios o pactados en materia de jornada, trabajo nocturno, horas extraordinarias, descansos, vacaciones, permisos y registro de jornada.

Son infracciones muy graves:

- Un exceso superior al 50 % de la conducción diaria permitida.
- Conducción durante más de 6 horas seguidas sin pausas.
- Un exceso superior al 25 % de la conducción semanal o bisemanal.
- La disminución del descanso diario en más de 2 horas y media o del reducido en más de 2 horas.
- La disminución del descanso semanal normal en más de 9 horas o del reducido en más de 4.
- Utilizar la tarjeta de otro conductor.

Se podrá inmovilizar el vehículo por falta de descanso o por exceso de conducción y no podrá continuar hasta completar el descanso o la pausa correspondiente. Todos los tacógrafos deben estar homologados. En el caso de que se encuentren indicios de manipulación, el conductor está obligado a conducir el vehículo escoltado por los agentes hasta el taller para su verificación.

Según Real Decreto 70/2019, el exceso igual o superior al 50 % en los tiempos de conducción diaria sin hacer una pausa o descanso de 4 horas y media como mínimo supondría la pérdida de la honorabilidad, requisito para ejercer la actividad; es decir, ello acarrearía una suspensión de 365 días en el ejercicio de la actividad.

Cualquier infracción en temas de prevención de riesgos laborales también podrá ser grave o muy grave.

1.4 Introducción a los riesgos de seguridad vial y psicosociales en transporte de mercancías por carretera de larga distancia

Según los datos publicados en el Informe Siniestrar Laboral en el Sector Transporte por Carretera de la Secretaría de Salud Laboral de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, (2017), el sector presenta un 1,339 de incidencias mortales con relación al 0,675 en el sector de la construcción. Siendo los más implicados los vehículos de servicio público con o sin responsabilidad del conductor. Y de manera más específica los conductores asalariados representan el 87,95% de responsabilidad de accidentes sobre los conductores autónomos.

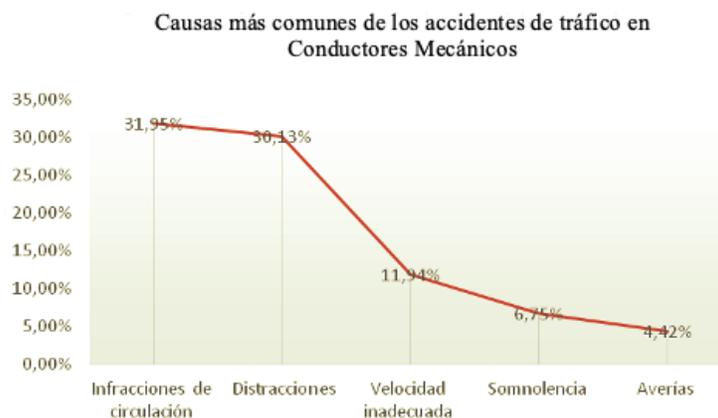


Figura 1.3 Causas más comunes de los accidentes de tráfico en conductores mecánicos.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados por Observatorio de Transporte Terrestre (2017)

Los datos más llamativos se presentan cuando se ven involucradas víctimas mortales, y según el informe sobre Siniestralidad Laboral en el sector del transporte por carretera de 2016, los camiones de más de 3500 kg presentan el mayor índice de mortalidad. Las furgonetas es el vehículo de mercancías que causa más número de muertes por accidente de tráfico. Los más comunes son aquellos en los que se produce una colisión.

Varios informes coinciden en que las causas de los accidentes producidos en carretera son las siguientes:

- **Velocidad:** es una de las principales causas, aunque los vehículos pesados cumplen más los límites que los ligeros, ya que poseen un limitador de velocidad.
- **Drogas y alcohol:** aunque en el sector este problema hoy en día ha mejorado mucho respecto a épocas anteriores, el alcohol y los estupefacientes siguen siendo todavía causas de los accidentes de tráfico. La Dirección general de tráfico (DGT) puso en marcha una campaña entre el 4 y el 11 de noviembre de 2018 para vigilar a los conductores que se ponen al volante con alcohol o drogas en el organismo. El resultado fue significativo: cada día del trabajo se detectó que más de 300 conductores habían consumido alcohol y otras drogas, lo que alcanzó a más de 2.000 sancionados en la semana objeto de la campaña. En cuanto a las drogas, el dato fue aún mayor: de las 3.185 pruebas elaboradas a conductores de toda España, 816 fueron positivas, es decir, el 26%. (Martínez Mesas, González Guillem y Toledo Castillo, 2011); Análisis de la situación de la coordinación de actividades empresariales en el transporte por carretera. Propuestas preventivas, 2016; Informes Siniestralidad Laboral en el sector del transporte por carretera, 2016).

CAPÍTULO 1

Así, en el Convenio Colectivo del sector de empresas de transporte de mercancías por carretera de Segovia, en el art. 30, Reconocimiento médico, “Las empresas asegurarán de la Seguridad Social u organismo que corresponda, la revisión médica anual de sus trabajadores. En caso de detectarse algún problema de alcoholismo o toxicomanía en el/la trabajador/a, éste/a podrá acogerse al permiso sin retribución recogido en el artículo 11º del presente convenio, al objeto de someterse a un proyecto de desintoxicación. Mientras que, en el Boletín Oficial de la Provincia de Segovia, 45 de 15 de abril de 2019, al momento de incorporarse a la empresa se deberá certificar suficientemente por centro o servicio público o privado debidamente acreditado o equiparado, que este/a trabajador/a se encuentra rehabilitado/a y que se ha sometido a tratamiento a tal fin.

- **Infracciones:** pese a una creciente disminución en los últimos años, aún se cometen muchas infracciones en carretera.
- **Antigüedad del vehículo:** según el citado estudio, “tanto la tasa de fallecidos como la de heridos graves muestran una correlación positiva con la antigüedad del vehículo en todos los tipos de vías (...) la antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales (9 años en 2016) y los 12,2 años de los camiones y furgonetas (12 años en 2016).
- **Estado del vehículo:** según datos del informe *Siniestralidad laboral en el sector del transporte por carretera (PONS, 2013)*, el estado de la inspección técnica en el instante del accidente en los vehículos de más de 3.500 kg., implicados fue de un 4 % caducado. Por ejemplo, en la Inspección Técnica de Vehículos destaca la prueba de frenos. Se trata de una prueba que se ejecuta con los camiones cargados a dos tercios de su capacidad.
- **Estado de la vía y condiciones climatológicas.**
- **Distracciones:** medidas preventivas como el descanso podrían ser las más adecuadas, ya que el cansancio y la distracción son dos estados que, en muchas ocasiones, están estrechamente unidos.

El cansancio, a pesar de las medidas de control, sigue siendo uno de los grandes enemigos del sector del transporte, ya que los reflejos de un conductor fatigado disminuyen y el riesgo aumenta. Según Boada-Grau (2012) los factores más relevantes son:

- **Fatiga mental:** se trata de uno de los principales riesgos en este sector; asimismo, hay que añadir la fatiga muscular causada por mantener una postura prolongada, y, sobre todo, la sobrecarga mental al tener que estar en alerta constante, algo que puede provocar al trabajador somnolencia y falta de concentración.
- **Estrés:** debido a jornadas extremadamente largas, a la dificultad del cumplimiento de horarios, o la continua adaptación al tráfico. Ello puede producir consecuencias extremadamente peligrosas al volante.
- **Violencia/Robo:** el trabajo en la calle y en la carretera hace que conductores y vehículos se vean afectados muy a menudo por estos riesgos.

Según manual del CAP (2018), y antes de adentrarnos de lleno en los factores psicosociales que vamos a analizar hemos de exponer que:

- **La conducción es una tarea de toma de decisiones.** Existen numerosas particularidades y causas que conllevan a un continuo cambio de este. Por tanto, la toma de decisiones es vital y necesaria en la conducción:
- **La asimilación de la información es constante y por ello muchas veces la decisión junto con los pensamientos, razonamientos, motivaciones y emociones hacen que se tomen buenas o malas decisiones a la hora de acción.**

- El estado físico y psíquico como tener buenos hábitos saludables en alimentación, descanso, sueño, fatiga, ejercicio físico y aptitud positiva son de suma importancia en la conducción.
- La conducción agresiva es uno de los factores más peligrosos y que parece ser, cada vez más frecuente. Existen explicaciones de por qué las personas son agresivas:
 - Teoría del aprendizaje social: es decir por imitación a modelos como los padres, películas etc.
 - La agresión como instinto: es una forma natural de obtener agresividad, la cual debemos canalizar.
 - Hipótesis de la agresión–frustración: si tenemos frustración nos surge la agresividad.
 - Teoría territorial: la cual, está relacionada con la agresividad, que es un mecanismo de supervivencia que las personas somos capaces de impedir, actuando con nuestro sentido común.
- La atención y concentración es el foco para calcular las distancias, velocidad, paso del tiempo, valorar el estado de la vía, del tráfico y del funcionamiento del vehículo.

1.5 Fatiga mental y física

1.5.1 Concepto

De acuerdo con González Gutiérrez, Moreno Jiménez y Garrosa Hernández (2007), tanto la fatiga mental como física se explican como el agotamiento intenso y que permanece. Reiteran los autores que la fatiga laboral está influenciada por el ritmo cardiaco, el sueño, la alimentación, la carga de trabajo, la duración del trabajo, los turnos laborales. Es por ello por lo que la fatiga puede reducir la motivación, el rendimiento, la salud y la seguridad laboral.

1.5.2 Fatiga en los conductores de transporte de mercancías por carretera de larga distancia

Tal y como hemos visto en epígrafes anteriores, las condiciones de trabajo de los conductores del transporte de mercancías por carretera son muy duras y rigurosas para el cumplimiento de sus funciones:

- Presiones para el cumplimiento de los plazos, según exigencias del cliente.
- Tareas como la de la carga, descarga y desestiba de la mercancía.
- La implantación de nuevas tecnologías como GPS y móviles
- Las largas jornadas.

En la actualidad el ROTT vigente ha eliminado el artículo 4, el cual contenía el apartado de la responsabilidad en la carga, descarga y la estiba y desestiba, que afirmaba que las obligaciones de estas tareas, en carga completa, eran responsabilidad del cargador y del destinatario. Ahora, estas obligaciones están contenidas en la Instrucción 18/TV de la DGT, que trata sobre el régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en el transporte público de mercancías (Anexo 1), el cual también establece, con carácter general, que la estiba de las mercancías será por cuenta del cargador salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga, según lo establecido en RD 563/2017.

Para ahondar en la cuestión examinaremos el Convenio Colectivo Estatal, que hace referencia a la

LPRL. También nos adentraremos en el art. 16 del II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera, donde se definen las categorías profesionales, en el grupo III: Personal de Movimiento. El Conductor mecánico, vemos que sus labores son principalmente las de “conducir cualquier vehículo de la empresa, con remolque (...) siendo encargado del vehículo y de la carga durante el servicio, estando obligado a dirigir, si se le requiriera, la carga de la mercancía”. Y con el deber de dirigir, si así se le ordena, el acondicionamiento de la carga, participando vivamente en esta y en la descarga, sin superar con ello de la jornada ordinaria; es asimismo responsable del vehículo y de la mercancía durante el viaje”.

Y en cuanto a Tráfico, en la Ley 6/2014, se hace referencia a las mercancías para asegurarse de su buena sujeción, peso... de lo que ha de asegurarse el conductor con la intención de prevenir posibles caídas de la carga en la vía que supongan grave peligro para transeúntes, otros conductores y el resto de los usuarios en caso de su deficiente acondicionamiento y de posibles incidentes derivados por la carga.

En el ámbito del transporte existen los denominados *Usos y Costumbres*, normas que no están escritas, pero que la tradición ha hecho costumbre cumplirlas. Encontramos la aceptación de la aplicación de estos usos y costumbres en la normativa española, por ejemplo indicándonos que el porteador, no será responsable de la pérdida o avería cuando estas se hayan producido por “empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre” tal como lo contempla la Ley 15/2009. Es fácil imaginar la importancia de estos usos en la práctica.

Es comúnmente aceptado que la sujeción y manipulación de la carga y descarga sea realizada por el transportista cuando el transporte es terrestre. Sea quien sea el que tenga la responsabilidad en las tareas de carga y descarga, el 75% de estos trabajos son realizados por los conductores de los vehículos, según datos obtenidos de la encuesta sobre las tareas de carga y descarga en el transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados realizada en 2002. Por otro lado, en el Estudio socioeconómico del sector de transporte por carretera de 2005, señala que el tiempo medio de trabajo que invierte un conductor en operaciones de carga y descarga oscila entre un 11 y un 13% del tiempo total de su trabajo.

Aunque bien es cierto que la designación de la realización de la carga y descarga por el conductor (en definitiva, el transportista) se ve como algo escasamente operativo e inapropiado debido a causas tales como pérdidas de tiempo, falta de conocimientos o herramientas adecuadas, etc., La controversia es conocida por todos en el sector y el motivo de la disputa sobre la responsabilidad es doble:

- El motivo más obvio es que los trabajos de carga/descarga y estiba/desestiba son laboriosos y complejos, y quien asuma la responsabilidad tendrá que invertir tiempo y recursos en esta tarea. Ello implicaría un incremento de la mano de obra, y el aumento de los gastos y la reducción de los márgenes de beneficio, por no hablar del aumento de la fatiga por parte de los conductores. Se propone la prohibición de la carga y descarga porque resta tiempo al descanso con tareas que no son propias de los conductores, como manejar máquinas ajenas y estar a disposición de los cargadores en una clara infracción de cesión ilegal de trabajadores. Así ha sido establecido por la Secretaría de Salud Laboral de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO (2017).
- Por otra parte, hay otro motivo menos evidente pero incluso más importante: quien asuma estos trabajos, asume de forma directa la responsabilidad del posible deterioro de la mercancía y del transporte propiamente dicho. Según ROCHE (2018), “teniendo en cuenta los datos oficiales, no es una cuestión menor: el 70% de los daños en la mercancía se producen durante las operaciones de carga/descarga y estiba/desestiba”, así que, en caso de comportamiento negligente por parte de los operarios, la empresa asumirá elevados costes y tendrá problemas con sus clientes.

Por todo ello, para realizar estas tareas de manera legal y correcta en cuanto a prevención de riesgos laborales deberían de reunirse los siguientes requisitos:

- Formación específica para los trabajadores de las mercancías en concreto que se vayan a cargar, descargar, estibar y desestibar en cada viaje. Teniendo en cuenta que las mercancías, con mucha frecuencia, pueden ser muy diversas y cambiantes.
- Coordinación de actividades, se nos muestra la dificultad de aplicar la coordinación de actividades por lo siguiente:
 - Se dan situaciones en las que coinciden trabajadores de diferentes empresas en un mismo centro de trabajo, donde cada empresa realiza sus respectivas tareas con sus respectivos riesgos.
 - En los centros de trabajo coinciden diferentes empresas de tamaños distintos con diferentes sistemas de organización.

Todo esto supone, a juicio de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (2016), una mayor complejidad y dificultad a la hora de velar por la seguridad y salud de todos los trabajadores presentes en estos centros. El intercambio de información que se debe realizar encuentra un obstáculo en el hecho de que pueden ser muy numerosos los transportistas que pasen por las empresas cargadoras y destinatarias, y además de forma esporádica. Por otro lado, muchas empresas titulares no informan correctamente al transportista que accede a su centro de trabajo (Vid Real Decreto, 2004).

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

El problema recae en las empresas transportistas, cuyos trabajadores acuden diariamente a centros de trabajo diferentes donde realizan las labores de carga y descarga, en los que la contratación del servicio se realiza con poca antelación y desconociendo de cuál será su destino.

Pero el hecho más importante, de cara a la prevención, es precisamente que los conductores se vean obligados a asumir estos trabajos. Tras horas de conducción no se debería participar en tareas de carga/descarga que, por una parte, quitan tiempo de descanso y, por otra, aumentan notablemente la fatiga. Los conductores tampoco tendrían que manejar maquinaria ajena ni estar a disposición de los cargadores. Todas estas labores que no les son propias y no deben ser llevadas a cabo por los transportistas, tanto en favor de la prevención de riesgos laborales como por la dignidad laboral de los conductores. Por no hablar de la complejidad que implican los trabajos de la estiba y la desestiba, referida por International Road Transport Union (2014).

Y todo esto, además de influir en la fatiga directamente, también influye de forma indirecta, ya que las ya largas jornadas de trabajo se amplían. Actualmente, según la normativa laboral, el convenio colectivo general y como ya hemos visto anteriormente, en el promedio de un cuatrimestre, la jornada semanal será de 48 horas, pero legalmente también es posible hacer semanas de 60 horas de trabajo efectivo, más las 20 horas de presencia semanales también permitidas, nos ponemos en que algunas semanas se pueden hacer 80 horas. Al mismo tiempo en lo que se refiere al acatamiento de la normativa de transportes permite reducir a 9 horas los descansos diarios y conducir 56 horas semanales y hasta 90 bisemanales. Otros factores como las vibraciones, ruidos, exposiciones a sustancias químicas, radiactivas etc. también influyen en el factor fatiga.

1.5.3 Violencia y robo

Una actividad delictiva que no solo supone pérdidas millonarias para las empresas de transporte, sino que es también un riesgo evidente para la integridad física de los conductores. El robo de mercancías en carretera ha alcanzado dimensiones preocupantes, tanto en Europa en general como en España en particular. Todos los expertos coinciden en que solo se denuncia una porción pequeña de los robos y que los datos que manejan los distintos Cuerpos y Fuerzas de Seguridad no reflejan la verdadera

magnitud del problema. Más allá del importe de lo sustraído y el coste de reposición, las empresas también se enfrentan a pérdidas, por no poder colocar la mercancía a tiempo en el punto de venta, de la competencia desleal de los delincuentes, que distribuyen los productos robados a través de mercados alternativos (fundamentalmente mercadillos) y al incremento de su póliza de seguros. La cifra real de pérdidas es mucho mayor, aunque difícil de señalar con exactitud.

En la Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera de 2018, llevada a cabo por el Ministerio de Fomento, se señala que el 95% de los bienes que se distribuyen por tierra en nuestro país circulan por la red viaria. Y, en un informe emitido por la Organización Empresarial de Logística y Transporte (UNO), el sector está formado en España por más de 100.000 empresas, que generan cada año 50.000 millones de euros, un 5% del PIB español. Más de medio millón de vehículos circulan por nuestras carreteras, autovías y autopistas. España se ha convertido en receptor de un buen número de bandas organizadas provenientes de otros países de Europa. La elección de España como destino no es casual; tanto la inmensa penetración de este modo de transporte en nuestro país como la escasa atención que se le ha venido prestando a este tipo de robos han supuesto un aumento de estos delitos.

Hay que hacer una mención especial a los robos en las cabinas cuando los conductores se hallan descansando o durmiendo en estas, pues la posibilidad de que ocurran estos incidentes provoca en los trabajadores un estrés adicional sumamente indeseable. Paradójicamente, si bien la reciente prohibición de descansar en la cabina aliviará de forma notable esta sensación de inseguridad y angustia.

1.6 La motivación y satisfacción laboral

Son muchas las investigaciones que se han llevado a cabo en relación con la motivación y satisfacción laboral que se encuentran estrechamente relacionadas, como por ejemplo para Porret Gelabert (2014), en el ámbito laboral, se refiere a la aspiración de la persona a realizar un buen trabajo. Y, sin embargo, la satisfacción según Locke (1976) es “el estado emocional positivo o placentero de la percepción subjetiva de las experiencias laborales del sujeto” (p.145). Por tanto, en opinión de Molero y Cuadrado (2004), la motivación está altamente conectada con la satisfacción laboral, debido a que si una persona está activamente motivada notará un sentimiento de satisfacción y no de insatisfacción. Por lo tanto, centrándonos en la satisfacción laboral en el puesto de trabajo, comprobamos la existencia de variables que pueden influir en esta:

- Las condiciones personales y de trabajo:
 - Como la autoestima, la edad, el sexo, la formación, la aptitud, el entorno etc.
 - Buen estado de ánimo, actitud positiva.
 - Salud física y psíquica.
 - Conductas

La motivación primordial de los trabajadores del sector transportes es conseguir mejores condiciones laborales, lo que parece sencillo, pero como se ha podido ver hasta ahora, es mucho más complejo, según lo que hemos podido ver tras profundizar en los factores que determinan el trabajo de estos profesionales (Lakoff y Johnson, 1991).

De acuerdo con Herzberg, Mausner y Snyderman (1959), la satisfacción laboral viene generada por factores intrínsecos (factores motivadores) y factores extrínsecos (factores higiénicos).

Los factores motivadores cuando van bien producen satisfacción (promoción, reconocimiento, trabajo

bien hecho, etc.) pero, cuando van mal no producen insatisfacción (trabajo rutinario, baja responsabilidad, etc.).

Los factores higiénicos cuando van bien no producen satisfacción (estatus elevado, aumento salario, etc.), pero cuando van mal producen insatisfacción (malas condiciones de trabajo, bajo salario, etc.). (Ayensa-Esparza, 2018)

1.7 Conciliación familiar

La conciliación de la vida familiar y laboral, de las personas en cuanto individuos de una familia y en cuanto a los trabajadores del transporte terrestre, en ocasiones no resulta fácil, dado a que conjugar el puesto de trabajo, los derechos y los deberes que tienen los trabajadores por de ser padres, hijos, hermanos, etc., de sus familiares, y los que surgen por ser titulares de un contrato de trabajo. Es abundante la jurisprudencia del Tribunal Supremo y la doctrina de nuestros tribunales superiores de justicia sobre esta materia, pues la interpretación de la normativa que pretende compaginar la vida familiar y laboral de los trabajadores sin embargo siempre ha estado expuesta a numerosos problemas interpretativos (Alvarado,2018)

La conciliación familiar sería un aspecto positivo para contribuir a mejorar el estrés. Otorgar a los trabajadores la expectativa de conciliar su vida personal, familiar y laboral es un mecanismo importante de la gestión del capital humano, causado por cambios sociales como el ingreso de la mujer al mercado laboral, hombres que manifiestan su interés más vivamente en la educación de sus hijos y personas que son minuciosos con el tiempo para su vida privada. Recalquemos ahora que el puesto de trabajo de conductores mecánicos, la mayoría de las veces está cubierto por hombres, es por ello por lo que quizás la evolución de la conciliación familiar en este puesto de trabajo no es igual que en otros.

Para el Ministerio de Igualdad (2010), la conciliación de la vida laboral, familiar y personal es una herramienta esencial de gestión de recursos humanos ya que permite aprovechar todas las potencialidades del personal, trabajadores y trabajadoras.

Por otro lado, Sánchez (2001) evalúa diferentes tipos de parejas revelando tendencias diferenciales en la relación entre la satisfacción familiar y la laboral, en función del sexo, la edad y de que se tengan o no hijos.

El estrés laboral es uno de los eventos que más repercute en la calidad de vida de las personas tanto en su esfera personal como en la familiar y social. Una de las claves de éxito dentro de una empresa es la gestión efectiva de sus trabajadores.

Son muchas las razones que conllevan a la falta de motivación, y sus consecuencias podrían afectar al clima laboral, al rendimiento, la productividad y la calidad del trabajo, puesto que la ausencia de interés en el avance de las tareas del trabajador conlleva un estado de apatía que le conduce a no realizar estas tareas de la mejor manera. Cuando un empleado empieza a no estar motivado, pierde la ilusión y su trabajo se ve minimizado. (Ascunce-Vidondo, M., Díez de Ulzurrun-Sagala, M., y Elarre-Belzunegui, A., 2015)

Según Cruz Álava, y Machuca Jaramillo, (2019), no es el factor económico lo más importante para que un trabajador deje de ser productivo.

Cuando hablamos de motivación nos referimos a todos aquellos intereses que una persona considera o desea consistentemente (Maslow, 1991). Cuando estos propósitos empiezan a dispersarse o se

CAPÍTULO 1

observan como difíciles o alejados de nuestra realidad, aparece la frustración y las pocas ganas para realizar las tareas. Algunas causas que explican estas situaciones pueden estar relacionadas con:

- La monotonía hace que el empleado se vea paralizado y reduce la creatividad y las posibilidades.
- Mala comunicación vertical y horizontal en la empresa.
- Clima laboral poco favorable.
- Salario bajo.
- Carencias de planes de desarrollo en la empresa.

Cuando la desmotivación ocurre en los trabajadores de los conductores de transporte de larga distancia la empresa debe ser capaz de reaccionar a tiempo para convertir la situación en reversible, de lo contrario (Toro, y Jazmith, 2005), pueden verse afectados por:

Un alto nivel de absentismo: cuando el ambiente la desmotivación laboral, empiezan a surgir problemas de salud que, conectados con el estrés, pueden dar lugar a paro y bajas laborales.

- Baja productividad en la empresa: el desasosiego puede llevar a consecuencias negativas para los objetivos planeados por la dirección.
- Desgaste en la imagen y en la reputación: valoración negativa de la empresa por parte del boca a boca y las redes sociales por parte de empleados y exempleados, pueden suponer una dificultad a la promoción, captación y retención del talento.

Los factores psicosociales que se atribuyen a la autoestima en los trabajadores son la mayor capacidad de dar y ofrecer reconocimiento y validez a sus esfuerzos: El buen uso de los incentivos y el que la empresa cuente con un plan de riesgos laborales proporciona confort y atenuación a los niveles de estrés generando un entorno físico seguro y proveyendo cuidados sanitarios y seguridad a los trabajadores.

CAPÍTULO 2

TRABAJO EMPÍRICO:

RELACIÓN ENTRE FATIGA FÍSICA Y MENTAL CON SATISFACCIÓN, MOTIVACIÓN Y CONCILIACIÓN FAMILIAR

2.1 Introducción

El objetivo propuesto en esta investigación ha sido determinar la relación existente entre los factores psicosociales que están presentes en trabajadores, que se sitúan en el puesto de trabajo denominado conductor mecánico en la actividad del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en España y la motivación y satisfacción laboral.

Para ello, de la muestra prevista de cincuenta trabajadores, sólo se han recabado veintisiete respuestas de conductores mecánicos que se dedican a dicha actividad en todo el territorio español por cuenta propia y por cuenta ajena. En consideración a estos, de los factores psicosociales involucrados, se ha identificado los siguientes: fatiga mental, fatiga física, fatiga general, conciliación familiar, siendo estas consideradas como las variables independientes para establecer su posible relación con otra variable como lo es la satisfacción laboral en el sector de transportes de mercancías por carreteras de larga distancia.

Con base en el objetivo y en atención a la naturaleza de estas cinco variables, se plantearon las siguientes hipótesis:

Hipótesis 1: los conductores con menor fatiga mental presentarán mayor satisfacción laboral.

Hipótesis 2: los conductores con menor fatiga física presentarán mayor satisfacción laboral.

Hipótesis 3: los conductores con mayor conciliación presentarán mayor satisfacción laboral.

Hipótesis 4: los conductores con mayor fatiga física presentarán mayor fatiga general.

Hipótesis 5: los conductores con menor fatiga general presentarán mayor satisfacción laboral.

Las correlaciones por establecer entre estas variables han permitido el logro del objetivo general, lo cual permite afirmar que los factores psicosociales presentes en el puesto de trabajo del conductor mecánico inciden en la satisfacción laboral. Dado que esta incidencia se traduce en la salud laboral y en la mejora del sector, se puede ofrecer aportes orientados desde esta investigación a objetivos planteados por el Estado español y la Unión Europea en relación con el compromiso para mejorar la seguridad vial, contribuyendo, al mismo tiempo, con la movilidad sostenible, proyectado para la Agenda 2030.

2.2 Método

2.2.1 Participantes

La muestra de esta investigación estuvo conformada por veintisiete (27) conductores de transporte de mercancía por carreteras a larga distancia en el ámbito nacional, todos hombres con edades comprendidas entre treinta y cinco (35) y sesenta (60) años. La experiencia de estos participantes oscila entre diez (10) y treinta y cinco (35) años.

Del total, quince (13) trabajadores se desempeñan en la actividad por cuenta propia (48,15%), a diferencia de catorce (14) por cuenta ajena (51,85%), reportando entre uno (1) y treinta y cinco (35) años trabajando para empresas del sector. Solo dos (02) de ellos se desempeñan como jefe conductor (7,41%) a diferencia de los veinticinco (25) restantes que son conductores o chóferes (92,59%).

En relación con su estatus civil, cinco (05) de los 27 participantes manifestaron ser solteros (18,52%) cinco (05), separados (18,52%) y diecisiete (17), casados o viven en pareja (62,96%). Con respecto al número de horas a la semana que dedican a la actividad, el número mínimo de horas reportado son cuarenta (40) horas y el máximo son ochenta (80) horas. Dichos trabajadores se caracterizan por dormir en la cabina del camión hasta cinco (05) días a la semana.

2.2.2 Instrumentos de medición

Para la recolección de los datos suministrados por la muestra seleccionada, se recurrió a un instrumento tipo cuestionario, estructurado en dos partes. En la primera, además de recoger variables sociodemográficas, se consideró la elaboración de seis preguntas y dos planteamientos para obtener información vinculada al puesto de trabajo.

En una segunda parte, se formularon 33 enunciados, cuyas categorías de respuesta permitieron medir la frecuencia de las variables involucradas en la investigación para luego establecer las correlaciones entre las mismas (ver anexo 2).

2.2.3 Procedimiento

Una vez hecha la revisión por juicio de expertos, fue enviado a través de correo electrónico y/o WhatsApp (plataforma de conversación personal) a una población de cincuenta (50) conductores de mercancía de larga distancia de toda España. No obstante, debido a la situación actual de confinamiento social, debido al COVID-19, este solo fue respondido por veintisiete (27) trabajadores del sector en el puesto de conductor.

El procedimiento seguido para llevar a cabo la presente investigación, se cumplieron los siguientes pasos:

- Revisión de la literatura especializada sobre el tema objeto de estudio
- Diseño del instrumento de recolección de datos
- Validación del instrumento por juicio de expertos
- Creación del instrumento en Formularios de Google
- Envío del instrumento mediante correo electrónico y WhatsApp, previo consentimiento firmado por parte de los autónomos y de las empresas involucradas mediante el cual se garantizó la confidencialidad de la información suministrada

2.2.4 Análisis estadísticos

Los resultados se obtuvieron por medio del análisis de las respuestas suministradas por 27 conductores que respondieron el instrumento online. Una vez recolectada la información, los datos fueron recopilados en una hoja de cálculo destinada para tal fin. Posteriormente, se recurrió al programa estadístico SPSS 20 con la finalidad de realizar el análisis respectivo y establecer las correlaciones entre las variables involucradas.

2.3 Resultados

Como puede apreciarse en la Tabla 2.1, los estadísticos descriptivos permiten evidenciar que el tamaño de la muestra equivale a aproximadamente el 54% de los 50 conductores de transporte terrestre a quienes se les envió el instrumento diseñado en línea. De igual forma, se observan los valores mínimos y máximos, así como la media y desviación típica para cada una de las variables involucradas en el estudio.

Tabla 2.1 *Estadísticos descriptivos*

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
FMT	26	2	4	3.12	.40
FGT	27	2	3	2.69	.27
SM_T	27	2	4	2.97	.52
CONC_T	27	2	3	2.19	.36
FFT	26	2	4	2.87	.36
N válido (según lista)	25				

FMT: Fatiga mental

FGT: Fatiga general

SM_T: Satisfacción y Motivación

CONC_T: Conciliación

FFT: Fatiga Física

Fuente: Elaboración propia (2020)

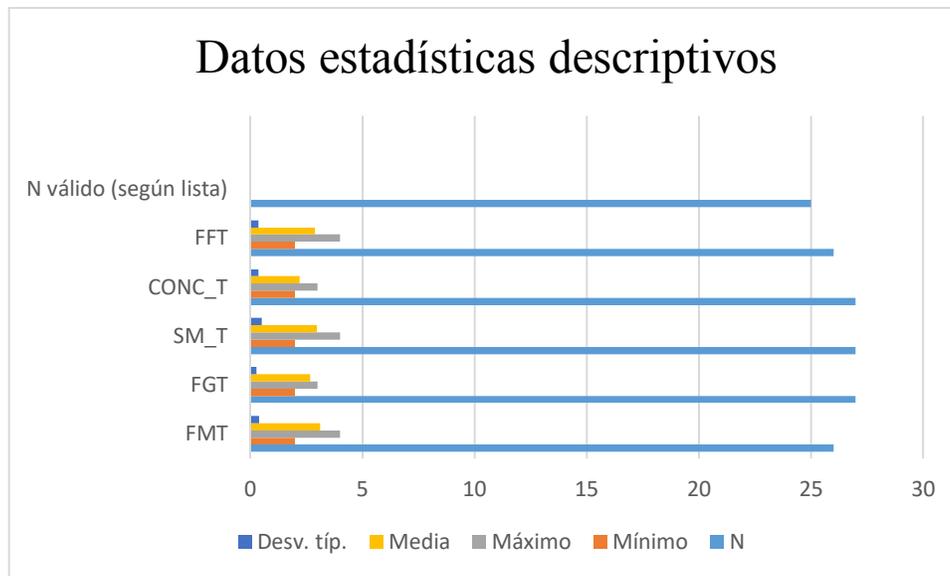


Figura 2.1 Datos estadísticos descriptivos. Fuente: Elaboración propia (2020)

Como muestra la Tabla 2.2, se aprecian correlaciones significativas en los siguientes casos: entre fatiga mental y satisfacción / motivación ($r = .50, p < .01$). Hay que tener en cuenta que la correlación es positiva porque en el cuestionario de fatiga mental, cuánto mayor es la puntuación menor es la fatiga. Por tanto, quiere decir que, a menor fatiga, mayor es la satisfacción entre los 27 trabajadores que conformaron la muestra del estudio.

Por otro lado, la fatiga física también muestra una correlación estadísticamente significativa ($r = .49, p < .05$). Esto quiere decir que, a menor fatiga física, mayor es la satisfacción laboral entre los trabajadores de transporte por carreteras a larga distancia. Por último, aparece otra correlación significativa entre fatiga física y fatiga general, algo que resulta lógico de esperar.

Tabla 2.2 Correlaciones entre las variables

	F. mental	F. Física	F. general	Satisfacción Motivación
Fatiga mental				
Fatiga física	.30			
Fatiga general	.35	.47*		
Satisfacción/Motivación	.50**	.49*	.38	
Conciliación	.03	.12	.06	.09

* La correlación es significante al nivel 0,05 (bilateral).

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia (2020)

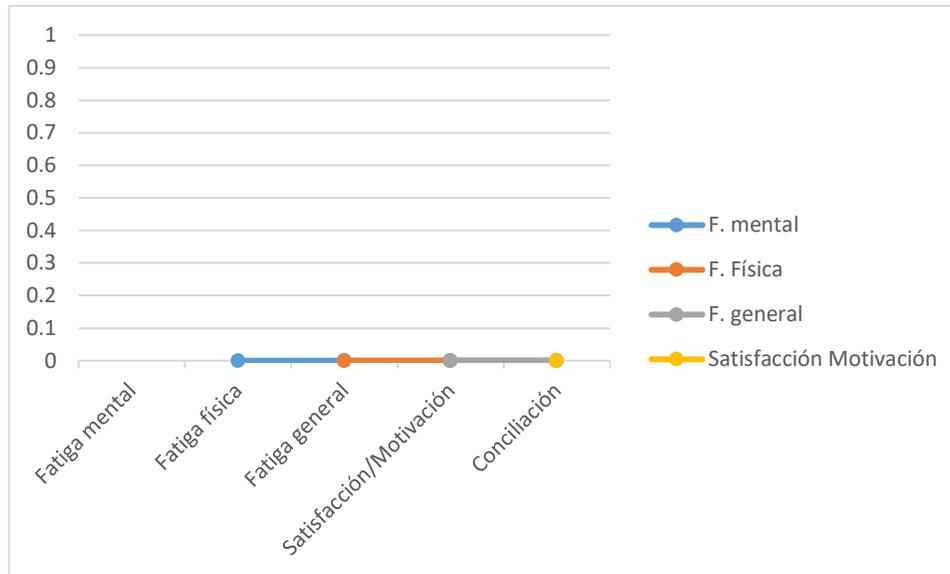


Figura 2.2 Correlación entre las variables. Fuente: Elaboración propia (2020)

2.4 Discusión y conclusiones

2.4.1 Discusión

El objetivo de esta investigación, planteado en la sección de la introducción, ha consistido en determinar la relación existente entre los factores psicosociales que están presentes en trabajadores que se sitúan en el puesto de trabajo denominado conductor mecánico en la actividad del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en España y la motivación y satisfacción laboral. En atención al mismo, los resultados presentados en el apartado anterior posibilitaron establecer las correlaciones entre las variables fatiga mental, fatiga física, fatiga general y conciliación familiar con la motivación y satisfacción laboral.

Estos datos permiten comprender mejor el grado de relación entre estas variables que afectan la salud entre los trabajadores de transporte de mercancías a larga distancia, especialmente la de aquellos que se encuentran en el puesto de trabajo conocido como conductor mecánico, evidenciando la correlación más alta entre la fatiga mental y satisfacción / motivación ($r = .50, p < .01$) y confirmando la primera hipótesis.

En relación con la segunda hipótesis planteadas, se encontró que la fatiga física también mostró una correlación estadísticamente significativa ($r = .49, p < .05$), implicando que, a menor fatiga física, mayor es la satisfacción laboral entre los trabajadores de transporte por carreteras a larga distancia, confirmandose la hipótesis 2.

Con respecto a la tercera hipótesis, la misma no pudo ser confirmada. Es más, el resultado ($r = -.09$) permitió evidenciar la falta de correlación significativa entre estas dos variables.

En cuanto a la cuarta hipótesis, la correlación era de esperarse de manera que quedó demostrada la relación existente entre estas dos variables y entre esta última y la satisfacción laboral, confirmandose la quinta y última hipótesis planteada en esta investigación.

Como puede apreciarse, la fatiga mental, física y general, así como la conciliación, son algunos de los factores psicosociales que afectan la salud laboral, la productividad y la calidad del trabajo en los

trabajadores de la actividad transporte de mercancías por carreteras a larga distancia, traducándose en la falta de motivación y satisfacción. Estos aspectos agravan la ya difícil situación de los conductores profesionales por cuenta propia y por cuenta ajena en un sector tan sensible, debido a factores que han sido mencionados por Hernández-Rodríguez (2017) como son: volatilidad de los carburantes, impuestos estatales, competencia, largas jornadas de trabajos, horarios, estabilidad en el empleo y salario (Hernández-Rodríguez, 2017, p. 9).

De manera que como afirma Sánchez-Azor (2017), “si la persona no se siente a gusto en dicho puesto de trabajo, bajará el rendimiento y surgirán reacciones que pueden afectar la salud del trabajador creándole malestar, desmotivación” (p.148), relacionado, por una parte, con las tareas a realizar en el puesto de trabajo. No obstante, existen otros casos en que además de la insatisfacción, el estrés laboral surge como riesgo derivado de los factores psicosociales, el cual se hace visible cuando el trabajador no se adapta al sistema de organización de la empresa, refiere el autor, originando absentismo y bajas laborales que terminan por afectar tanto la productividad como la imagen y la reputación empresarial.

Entre las limitaciones de esta investigación, se encuentra la reducida muestra que respondió el instrumento de recolección de datos de forma que como posibles mejoras para estudios futuros está la consideración de un número mayor de participantes.

Con respecto a líneas futuras de investigación, se sugiere tener en cuenta conductores que sean de sexo femenino para efectos de comparación, ya que. en el caso de esta investigación, todos fueron hombres. Al hacer esta recomendación, se tiene en cuenta el documento *La Evaluación de Impacto en Función del género en el Transporte y la Movilidad*, elaborado por Red2Red Consultores para Emakunde con la colaboración de la unidad administrativa de igualdad del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

2.4.2 Conclusiones sobre resultados

A través de esta investigación se ha buscado establecer la relación existente entre los factores psicosociales como la fatiga (mental, física, general), la conciliación y la motivación y satisfacción laboral en los empleados que realizan la actividad de transporte por carretera a larga distancia en España. En relación con estas, se ha logrado demostrar que, a menor fatiga, mayor será la motivación y satisfacción en estos trabajadores, especialmente en aquellos que ocupan el puesto de trabajo conocido como conductor mecánico. Si bien es cierto que la muestra no ha sido la esperada (N = 27), los resultados sí muestran correlaciones significativas entre las variables del estudio.

A pesar del poco impacto en el interés por responder a los objetivos de esta investigación, es evidente la situación actual que se vive en toda España ante los efectos provocados por la extensión del COVID-19, los cuales han venido afectando el transporte de mercancías por carretera en los meses de marzo, abril y mayo del presente año y la calidad de vida de los trabajadores del sector.

CONCLUSIONES FINALES

Las circunstancias durante el COVID-19, han sido un reflejo agravado de todo lo que hemos expuesto en nuestro trabajo.

Según lo reportado por Serrano (2020), el presidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Ovidio de la Roza, envió una carta al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, para poner de manifiesto la preocupación de las empresas de transporte de mercancías ante la crisis sanitaria en el país y el hecho de que un alto porcentaje de las mercancías se mueve por carretera. Asimismo, la CETM solicitó al Ministerio de Transportes un encuentro virtual urgente para establecer un protocolo de actuación en el sector que garantizara la seguridad y salud de sus trabajadores, siendo el transporte de mercancías por carretera “un sector vital para el funcionamiento del país y el bienestar de la sociedad y resulta primordial proteger tanto a los trabajadores de las empresas de transporte de mercancías, como a los cargadores, clientes y usuario final” (Serrano, 2020, p.3).

En el comunicado se resaltó la labor de las empresas de transporte, ya que de estas dependen de que los suministros de productos esenciales, como el material sanitario, medicamentos y la alimentación lleguen a tiempo y a todas las zonas. Al respecto, aconsejaron flexibilizar las condiciones del trabajo de los conductores reduciendo, al mismo tiempo, el riesgo para la salud de estos. Consecuentemente, desde el día 10 de marzo se exceptuó, temporalmente, de cumplir con la normativa que regula los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso de los conductores (art. 6 a 9 R (CE) 561/2006, de 15 de marzo), a las operaciones de transporte de mercancías que hayan transcurrido total o parcialmente por las zonas de riesgo o por las zonas de transmisión comunitaria significativas, dentro del territorio español, que establezca el Ministerio de Sanidad en su página web.

En consecuencia, las estaciones ITV y OCAS se encontraron cerradas por la crisis del coronavirus y los plazos quedaron suspendidos, siendo posible circular con normalidad a pesar de que alguno/s de dichos certificados estuvieran caducados. Asimismo, cuando se declaró el estado de alarma, a mediados de marzo, se suspendió toda la actividad formativa como el CAP y muchos restaurantes, talleres y áreas de servicio quedaron cerrados durante la crisis. Consecuentemente, el estrés aumentó con creces, ya que la actividad de los transportistas se tornó esencial para aguantar el estado de alarma establecido ante la expansión del COVID-19. Su tarea no resultó fácil después de que las estaciones de servicio cerraran sus restaurantes, tiendas y baños. De esta forma, una vez más, los conductores se ven obligados a realizar rutas más largas, de entre 8 y 10 horas, sin un lugar donde comer o asearse; así lo denunció José Antonio Mateos, presidente de la Asociación de Transportistas Autónomos de Salamanca (Astasa).

Esto, sin tener en cuenta lo ya señalado en apartados anteriores en relación con los problemas que el sector arrastra desde hace muchos años y que ponen constantemente en peligro la jornada diaria de los conductores como lo es la responsabilidad en la carga, descarga y la estiba y desestiba por parte del conductor a pesar de que el ROTT vigente ha suprimido la misma. Lejos de esto, el problema se ha agravado en la actualidad, lo cual aumenta el riesgo de contagio en los trabajadores además del maltrato por parte de los cargadores ante la negación del acceso a sus instalaciones, aun sabiendo que las áreas de servicio estaban cerradas.

Es por ello que el secretario general de CETM y el secretario general de Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (FROET) pusieron una demanda histórica de la Confederación y del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) ante la prohibición de la carga y descarga con el siguiente mensaje: “Lo que tiene que hacer el conductor, como bien dice la palabra es conducir”, recalcando también que no es una cuestión de dinero, sino de salud, poniendo

en evidencia la importancia del estudio realizado con la finalidad de conocer la relación entre factores como la fatiga (mental, física y general), así como la conciliación familiar, la motivación y satisfacción laboral en los conductores del transporte terrestre en España, quienes sufren las consecuencias vinculadas al sector y que han quedado en evidencia ante la extensión del coronavirus. Ante esta situación, reporta Arias (2020), la secretaria general de la Asociación Española de Usuarios del Transporte de Mercancías (Aeutransmer), Nuria Lacaci, considera que la carga y la descarga, debería regularse desde el punto de vista normativo.

La función del conductor de camión principalmente es la de conducir con la máxima atención y seguridad, esta se ve trastocada en muchas ocasiones por coger una transpaleta y tener que descargar o cargar el camión, actividad impuesta por terceros en más bien un trato que un contrato, donde el que realiza tal tarea no es consultado para tales efectos. No obstante, es el que sufre las consecuencias en su salud, calidad de vida, resultando deterioradas ante la fatiga mental, física y general, que dicha actividad conlleva, sin estimar la desmotivación e insatisfacción que podría generar la bajada de los precios de los servicios y el posible parón de la actividad por parte de 55.000 trabajadores del sector de transporte.

Uno de los puntos que me gustaría destacar de nuestro trabajo es la larga jornada que sufren los conductores, puesto que en los resultados del cuestionario aplicado a conductores mecánicos, tanto autónomos como por cuenta ajena con una media de edad entre 43 y 44 años, nos muestra un promedio de 55 horas trabajadas a la semana, pernoctando en cabina una media de 3,7 días a la semana, tal y como se puede observar en la tabla 2.3. Viendo como al superar la jornada de 40 horas semanales nos demuestra que pueden sufrir fatiga y estrés y por tanto verse reducida la satisfacción y motivación en algunas ocasiones.

Tabla 2.3 Promedio de horas trabajadas

	Promedio de ¿Cuántos días a la semana duermes en la cabina del camión?	Promedio de ¿Cuántas horas trabajas, aproximadamente, a la semana?	Cuenta de Género
Autónomo/a	3,181818182	54,09090909	11
Empleado/a por cuenta ajena	4,0625	56,5625	16
Total general	3,703703704	55,55555556	27

Fuente: Elaboración propia (2020)

Con respecto a la conciliación familiar, creemos que de forma progresiva, evolucionará a la par con futuras legislaciones mejoradas y con la incorporación como principio ético en la educación escolar.

Aunque nuestro trabajo de investigación no ha salido como esperábamos, al menos dejamos constar de forma clara, la larga y difícil jornada de trabajo que sufre un conductor mecánico. También deducimos por las respuestas que obtuvimos del cuestionario, algunas entrevistas personales y por nuestra exposición del marco teórico, que tanto en el puesto de trabajo por cuenta ajena como en el del autónomo existe una gran mezcla de vocación, exigencias de clientes y competencias.

Ante este futuro aparente, se concluye que hoy más que nunca el papel que cumple el conductor mecánico en la actividad de transporte terrestre de larga distancia en España resulta fundamental para el desarrollo de un sector estratégico del comercio y de la industria, esencial en la sostenibilidad del sistema económico y social del país y su contribución con la UE.

Esta investigación ofrece aportes que harán posible comprender mejor su rol e invitar a las empresas y entes correspondientes para tener en cuenta los resultados que aquí se ofrecen para mejorar la salud laboral del conductor mecánico y su calidad de vida.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Medina, J. E., Montoro, L., y Egido, A. (2003). *Formación y educación vial. Una visión a partir de algunas prácticas internacionales*. Barcelona, España: Cuadernos de Reflexión Attitudes.
- Álvarez del Cuvillo, A., Espín Sáez, M., Gil Pérez, M. E., Fernández-Peinado Martínez, A., Barona Betancourt, R., Rodríguez Egío, M., ... & Velasco Portero, T. (2015). *El derecho del trabajo y de la seguridad social en España en 2014* (No. ART-2015-104008). Recuperado de <https://zaguan.unizar.es/record/78742>
- Amengual, R., y Patricio Saiz, J. (2005). *Trayectorias tecnológicas de las máquinas térmicas e industrial del motor en España*. [Documento en línea]. Recuperado de https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2005/10/b3_amengual_saiz.pdf
- Arias, R. (21 de mayo de 2020). Transportistas y cargadores analizan el transporte ante una nueva realidad. *Transporte. Profesional. es* Recuperado de <https://www.transporteprofesional.es/noticias-actualidad-transporte-logistica/jornadas/el-transporte-ante-una-nueva-realidad>
- Ascunce-Vidondo, M., Díez de Ulzurrun-Sagala, M., y Elarre-Belzunegui, A. (2015). *Sector transporte por carretera. Información on-line sobre la prevención de los riesgos psicosociales, ergonómicos y de seguridad vial*. Ficha técnica de prevención 46. Pamplona: Instituto de Salud Pública y Laboral de Navarra. Recuperado de: <https://www.navarra.es/NR/rdonlyres/02B4192B-8044-424B-BEF1-A1C0F0FEA451/325662/FTP46ActualizadaSeptiembre2015.pdf>
- Ayensa-Esparza, A. (2018). *Gestión de recursos humanos*. Madrid: Ediciones Paraninfo, S.A.
- Boada-Grau, J., y Ficapal-Cusí, P. (2012). *Salud y trabajo. Los nuevos y emergentes riesgos psicosociales (Vol. 206)*. Editorial UOC. Recuperado de https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=dBAukG-h-bsC&oi=fnd&pg=PA3&dq=•+Fatiga+mental:+se+trata+de+uno+de+los+principales+riesgos+en+este+sector%3B+asimismo,+hay+que+añadir+la+fatiga+muscular+causada+por+mantener+una+postura+prolongada,+y,+sobre+todo,+la+sobrecarga+mental+al+tener+que+estar+en+alerta+constante,+algo+que+pue&ots=oZvnD6qEXw&sig=Zdl1FZZrw4MFkOu3Ctyh9LAlh_8&redir_esc=y - v=onepage&q&f=false
- CEFTRAL. Confederación española de formación del transporte y logística (2018). *Formación de conductores*. CAP Formación continua p.118-139)

Convenio Colectivo para las empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia, 2016-2018. *Boletín Oficial de la REGIÓN de MURCIA*, de 13 de mayo de 2017, núm. 109. Recuperado de: https://www.froet.es/wp-content/uploads/Convenio-Colectivo-Tte-Mercancias-2016_2018_BORM-13_05_2017.pdf

Convenio Colectivo del sector de empresas de transporte de mercancías por carretera de Segovia, 2019-2021. *Boletín Oficial de la Provincia de Segovia*, de 15 de abril de 2019, núm. 45. Recuperado de: <https://www.convenioscolectivos.net/empresas-de-transporte-de-mercancias-por-carretera-de-segovia/>

Cruz Álava, A. M., y Machuca Jaramillo, M. D. L. Á. (2019). *Propuesta de incentivos no monetarios, dirigido al personal administrativo y operativo en una empresa del sector metalmeccánico de la ciudad de Guayaquil: basado en un estudio generacional*.

De la logística, E.E.S., & El Transporte, y manual sobre la prevención de riesgos laborales del trabajador autónomo. 2016 (p. 14-17)

Diariodetransporte.com (19 de mayo de 2020). *Conductor y transpaletas, hasta que la muerte nos separe o divorcio. «camionero García». Opinión*. Recuperado de: <https://diariodetransporte.com/2020/05/conductor-y-transpaletas-hasta-que-la-muerte-nos-separe-o-divorcio-camionero-garcia-opinion/>

Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior. *Instrucción 18/TV-103 de la DGT, Régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en el transporte público de mercancías*, de 19 de junio de 2018. Recuperado de: http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/otras-normas/modificaciones/2018/Instruc_18_TV_103_carga_transporte_publico_mercancias.pdf

Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (2016). *Análisis de la situación de la coordinación de actividades empresariales en el transporte por carretera. Propuestas preventivas*. España: Autor.

García, J. A. (26 febrero de 2019). *Nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. Saplama. Transporte de mercancías*. Recuperado de: <https://www.transportessaplama.es/nuevo-reglamento-de-ordenacion-de-los-transportes-terrestres-root/>

González-Gutiérrez, J. L., Moreno-Jiménez, B., y Garrosa-Hernández, E. (2005). *Carga mental y fatiga laboral. Teoría y evaluación*. Madrid: Ediciones Pirámide.

Hernández-Rodríguez, V. J. (2017). *Evaluación de los riesgos psicosociales y nivel de satisfacción laboral de los conductores profesionales*. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga.

Recuperado de:
https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/16077/TD_HERNANDEZ_RODRIGUEZ_Victor_Juan.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Herzberg, F., Mausner, B., y Snyderman, B. B. (1959). *The motivation to work* (2nd ed.). New York, NY: John Wiley & Sons.

ICF Comunicaciones (2020). Tacógrafos analógicos. [Sitio Web]. [Consulta: 1 junio 2020]. Recuperado de: <http://www.icfcomunicaciones.com/servicios/registro-de-datos-5587/tacografos-analogicos-8587>

Inspección Técnica de Vehículos. *ITV para camiones: periodicidad, requisitos y precios*. ITV.com.es. [Sitio Web]. [Consulta: 1 junio 2020]. Recuperado de: <https://itv.com.es/itv-camiones>

International Road Transport Union (2014). *Código de buenas prácticas para la estiba segura de la carga en el transporte por carretera*. Ginebra: Autor.

Kanvel Logistics and Business Worldwide (17 de enero de 2018). *Transporte de mercancías por carretera: aspectos importantes a considerar y normativa de aplicación*. [Sitio Web]. [Consulta: 31 mayo 2020]. Madrid: Autor. Recuperado de: <https://kanvel.com/transporte-de-mercancias-por-carretera/>

La Gaceta de Salamanca (27 de marzo de 2020). *El rudo trabajo de los camioneros en medio de la crisis sanitaria: sin baños ni restaurantes en la ruta*. Recuperado de <https://www.lagacetadesalamanca.es/salamanca/el-duro-trabajo-de-los-camioneros-en-medio-de-la-crisis-sanitaria-sin-banos-ni-restaurantes-en-la-ruta-FK2480744>

Lakoff, G., y Johnson, M. (2015). *Metáforas de la vida cotidiana* (10ª ed.) Madrid: Ediciones Cátedra.

La Voz de Almería (26 de abril de 2019). *Ventajas del transporte de mercancías. Especial Transportes 2019*. [Sitio Web]. [Consulta: 30 mayo 2020]. Recuperado de: <https://www.lavozdealmeria.com/noticia/237/especial-transportes-2019/170822/ventajas-del-transporte-de-mercancias>

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*, de 31 de julio de 1987, núm. 182. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1987/BOE-A-1987-17803-consolidado.pdf>

Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. *Boletín Oficial del Estado*, de 27 de julio de 1989, núm. 178. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1989-17831>

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales. *Boletín Oficial del Estado*, de 10 de noviembre de 1995, núm. 269. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-24292-consolidado.pdf>
- Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo. *Boletín Oficial del Estado*, de 12 de julio de 2007. núm. 166. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-13409-consolidado.pdf>
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías *Boletín Oficial del Estado*, de 12 de noviembre de 2009. núm. 273. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2009/BOE-A-2009-18004-consolidado.pdf>
- Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. *Boletín Oficial del Estado*, de 8 de abril de 2014, núm. 85, pp. 29508-29528. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2014-3715>
- Locke, E. A. (1976). The nature and causes of job satisfaction. En M. D. Dunette (Ed.), *Handbook of industrial and organizational psychology* (1297-1343). Chicago, IL: Rand McNally.
- López-Alonso, E. (13 de marzo de 2020). El sector del transporte y la logística pide apoyos para mantener la actividad pese al coronavirus. *El Periódico*. Recuperado de: <https://www.elperiodico.com/es/economia/20200313/logistica-transporte-camioneros-coronavirus-7889044> Último acceso: 1 de junio de 2020
- Martínez-Cañada, M. (2016). *El sector del transporte de mercancías por carretera en España. Análisis del entorno y estructural*. Trabajo Fin de Grado. Universidad de Valladolid. Recuperado de: <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/23399/TFG-O%20959.pdf?sequence=1>
- Martínez-Mesas, R., González-Guillem, J. A., y Toledo-Castillo, F. (2011). *Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas*. Madrid: Ministerio de Trabajo e Inmigración.
- Maslow, A. H. (1991). *Motivación y personalidad*. Ediciones Díaz de Santos.
- Ministerio de Fomento (2002, diciembre). *Encuesta sobre las operaciones de carga y descarga en el transporte público de mercancías por carretera en vehículos pesados*. Madrid: Consultrans, S.A.

- Ministerio de Fomento (2005, diciembre). *Estudio socioeconómico del sector de transporte por carretera en España*. Madrid: Consultrans, S.A.
- Ministerio de Fomento, Dirección General de Programación Económica y Presupuestos (2019). *Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera*. Madrid: Autor.
- Ministerio de Igualdad. (2010). *Conciliación de la vida laboral, familiar y personal*. Madrid: Fundación Mujeres.
- Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. *Régimen Especial de Trabajadores Autónomos*. España: Autor. Recuperado de: <http://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Trabajadores/Afiliacion/10548/32825>
- Ministerio de Movilidad, Transportes y Agenda Urbana (Mitma). *El transporte en España, un sector estratégico. Informe sobre la aportación del transporte y sus retos futuros. Resumen Ejecutivo*. Fundación Cetmo. Recuperado de: https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/resumen_ejec.pdf
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2017, marzo). *Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España 2016*. España: Autor. Recuperado de: <http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/24A1BCAA-0188-44E3-BDB1-9CDB4ADD4733/143192/INFORMEOTLE2016.pdf>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2018, marzo). *Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España 2017*. España: Autor. Recuperado de: <http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/EE4D9E3E-74A9-4C1F-A5FC-284D30BBFAFFA/148831/INFORMEOTLE2017.pdf>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2020, marzo). *Resolución de 13 de marzo de 2020 de la dirección general de transporte terrestre por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las Normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías*. España: Autor. Recuperado de: https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Resolucion_excepciones_transporte_mercancias_13032020.pdf
- Molero, F., y Cuadrado, I. (2004). El liderazgo y la cultura en las organizaciones. En A. Osca-Segovia (Ed.). *Psicología de las organizaciones* (193-225). Madrid: Sanz y Torres.
- Myglobaltruck (2020). *¿Qué es el transporte de mercancías por carretera? Servicios Terrestres* [Sitio Web]. [Consulta: 26 mayo 2020]. Recuperado de: <https://www.myglobaltruck.com/servicios-terrestres/>

Parlamento Europeo (2020). *El transporte por carretera: normas de tráfico y de seguridad. Fichas técnicas sobre la Unión Europea*. Recuperado de: https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_3.4.4.pdf

Pérez, A. (21 de abril de 2017). La responsabilidad de la carga del transporte. *Loadlog Clever in Cargo Control* [Sitio Web]. [Consulta: 28 mayo 2020]. Recuperado de: <https://www.loadlok.com/es/empty/news-blog/la-responsabilidad-de-la-carga-en-el-transporte>

Pizá, C. (14 de marzo de 2020). Transporte elimina el límite de tiempo de conducción y de descansos a los camioneros. *El Confidencial*. Recuperado de: https://www.elconfidencial.com/empresas/2020-03-14/transporte-camion-descanso-distribucion_2498056/

Pons, F. T. (2013). *Prevención de riesgos laborales en el transporte por carretera de mercancías peligrosas*. Atelier Libros. (p.18-33)

Porret-Gelabert, M. (2014). *Gestión de personas. Manual para la gestión del capital humano en las organizaciones* (6ª ed.). Madrid: Esic Editorial.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*, de 8 de octubre de 1990, núm. 241, 24442. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-24442>

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. *Boletín Oficial del Estado*, de 26/09/1995, núm. 230, 21346. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-21346>

Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. *Boletín Oficial del Estado*, de 8 de agosto de 2000, núm. 189, 15060, pp. 28285-28300. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2000-15060>

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. *Boletín Oficial del Estado*, de 31 de enero de 2004, núm.27, 1848. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2004/BOE-A-2004-1848-consolidado.pdf>

Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte

por carretera. *Boletín Oficial del Estado*, de 26 de mayo de 2004, núm.126, 22887-22889. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-10557>

Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. *Boletín Oficial del Estado*, de 18 de julio de 2007, núm. 171, 13823, pp. 31203-31205. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-13823>

Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. *Boletín Oficial del Estado*, de 02/08/2007, núm. 184, pp. 33294-33308. Recuperado de: <https://www.boe.es/boe/dias/2007/08/02/pdfs/A33294-33308.pdf>

Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera. *Boletín Oficial del Estado*, de 23 de febrero de 2013, núm. 47, 2034, pp. 15283 - 15287. Recuperado de: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2013-2034

Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. *Boletín Oficial del Estado*, de 24/10/2015, núm. 255, 11430. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11430>

Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español. *Boletín Oficial del Estado*, de 9 de junio de 2017, núm. 137, 6512, pp. 47765-47821. Recuperado de: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-6512

Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. *Boletín Oficial del Estado*, de 08 de noviembre de 2017, núm. 271, 12841, pp. 107068-107133. Recuperado de: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-12841

Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. *Boletín Oficial del Estado*, de 30 de julio de 2018, núm. 183, Recuperado de: <https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2018-10756>

Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera. *Boletín Oficial del Estado*, 44 de 20 de febrero de 2019, 2289, 16148-16258. Recuperado de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-2289

Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo. *Boletín Oficial del Estado*, de 12 de marzo de 2019, núm. 61, p. 23156 Recuperado de: <https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/12/pdfs/BOE-A-2019-3481.pdf>

Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera. *Boletín Oficial del Estado*, 76, de 29 de marzo de 2012, 4367. Recuperado de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2012-4367

Red2Red Consultores para Emakunde. Instituto Vasco de la Mujer (septiembre 2013). *La Evaluación de Impacto en Función del género en el Transporte y la Movilidad*. España: Autor. Recuperado de: https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/politicas_evaluaciones_2/es_de_f/adjuntos/materiales_sectoriales.transporte.y.movilidad.pdf

Roche Fortea, V. (2018). *Análisis de la normativa actual y propuesta de mejora del transporte de mercancías peligrosas por vía terrestre, ferroviaria y marítima*. Recuperado de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/37727/TEM001243.pdf?sequence=1>

Sánchez, E. (2001). Liderazgo y estilos de dirección. En A. Rodríguez Fernández (Coord.). *Introducción a la Psicología del trabajo y de las organizaciones* (153-166). Madrid: Pirámide.

Sáenz, V. (2018). *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: Editorial Síntesis.

Sánchez-Azor, S. (2017). *Prevención de riesgos laborales en transporte de mercancías por carretera*. Málaga: Editorial Elearning, S.L.

Secretaría de Salud Laboral de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO (2017, septiembre). *La siniestralidad laboral en el sector del transporte de carretera: la fatiga mata*. Madrid: Autor.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo social, Sección 1ª) nº 3227/2016 (recurso nº 240/2015) del 16 de junio de 2016. Recuperado de: <http://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/e5e0cf323aea82ebddaedeee4355167226f99d6124e8599e>

- Sentís, L. R. (2016). *Salud laboral en conductores profesionales del transporte por carretera*. Tesis Doctoral. Universitat Rovira y Virgili. Recuperado de: <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/398698/TESI.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Serraller, M. (13 noviembre, 2019). *Registro horario: la inspección ve infracciones en 1 de cada 5 empresas*. Expansión. Recuperado de: <https://www.expansion.com/economia/2019/11/13/5dcb1938468aeb65128b45b7.html>
- Serrano, M. (13 de marzo, 2020). *Transportes para establecer un protocolo de actuación ante el coronavirus*. Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), <https://www.cetm.es/la-cetm-se-pone-a-disposicion-del-ministerio-de-transportes-para-establecer-un-protocolo-de-actuacion-ante-el-coronavirus/>
- Tacoval (2020). Tacógrafos y adaptaciones vehículos P.M.R. *Definición tacógrafo digital*. [Sitio Web]. [Consulta: 26 mayo 2020]. Recuperado de: <https://tacoval.com/definicion-tacografo-digital/>
- Tribunal de Cuentas Europeo (2018). *Análisis panorámico: Hacia un sector de los transportes eficaz en la UE: Desafíos que hay que enfrentar*. Recuperado de: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_E_S.pdf
- Toro, A., y Jazmith, M. (2005) El estrés laboral su incidencia en las relaciones familiares y sociales.
- Trujillo Pons, F. (2013). La prevención de riesgos laborales En el transporte por carretera de mercancías peligrosas. Tesis doctoral. Universitat Jaume I – Castellón. Recuperado de: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/386538/Trujillo_Pons_Francisco.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Unión Europea. Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. *Diario Oficial de la Unión Europea*, 80, de 23 de marzo de 2002, 80525. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2002-80525>
- Unión Europea. Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. *Diario Oficial de la Unión Europea*, de 31 de diciembre de 1985, núm. 370, 81279, pp. 8-21. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1985-81279>

Unión Europea. Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo. *Diario Oficial de la Unión Europea*, de 11 de abril de 2006, núm. 102, 80632. Recuperado de: <https://www.boe.es/doue/2006/102/L00001-00013.pdf>

Unión Europea. Reglamento (CE) no 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo. *Diario Oficial de la Unión Europea*, de 14 de noviembre de 2009, núm. 300 82157, pp. 51 - 71. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2009-82157>

UNO, Organización Empresarial de Logística y Transporte. (2018). *Manual sobre la prevención de riesgos laborales del trabajador autónomo en el sector de la logística y el transporte*. Comunidad de Madrid.

ANEXO 1



MINISTERIO
DEL INTERIOR

SGOM



SUBDIRECCIÓN GENERAL
OPERACIONES Y MOVILIDAD

ASUNTO: Régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en el transporte público de mercancías.

Instrucción 18/TV-

La correcta sujeción de la carga en los vehículos es una materia sobre la que normativa de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial siempre ha prestado un especial interés por las consecuencias que se derivan de no hacerlo de manera adecuada. En este sentido el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante LSV), establece expresamente en su artículo 12 que se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

En línea con lo anterior, el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y más recientemente el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español, precisan, respectivamente, con más detalle las normas generales de aplicación en lo que respecta a la sujeción de la carga para todos los vehículos en general y para los vehículos comerciales en particular.

Respecto a los vehículos dedicados al transporte público de mercancías por carretera, se debe tener presente que resulta además de plena aplicación la normativa sectorial de transportes terrestres. En relación con la correcta sujeción de la carga resulta relevante señalar el contenido de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, donde se establece el régimen general de aplicación respecto a los sujetos obligados a realizar la estiba de las mercancías.

Así pues se establece, con carácter general, que la estiba de las mercancías será por cuenta del cargador¹, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador² antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga. No obstante lo anterior, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, la estiba de las mercancías corresponderá, en todo caso, al porteador.

¹ **Cargador** es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo (artículo 4.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre).

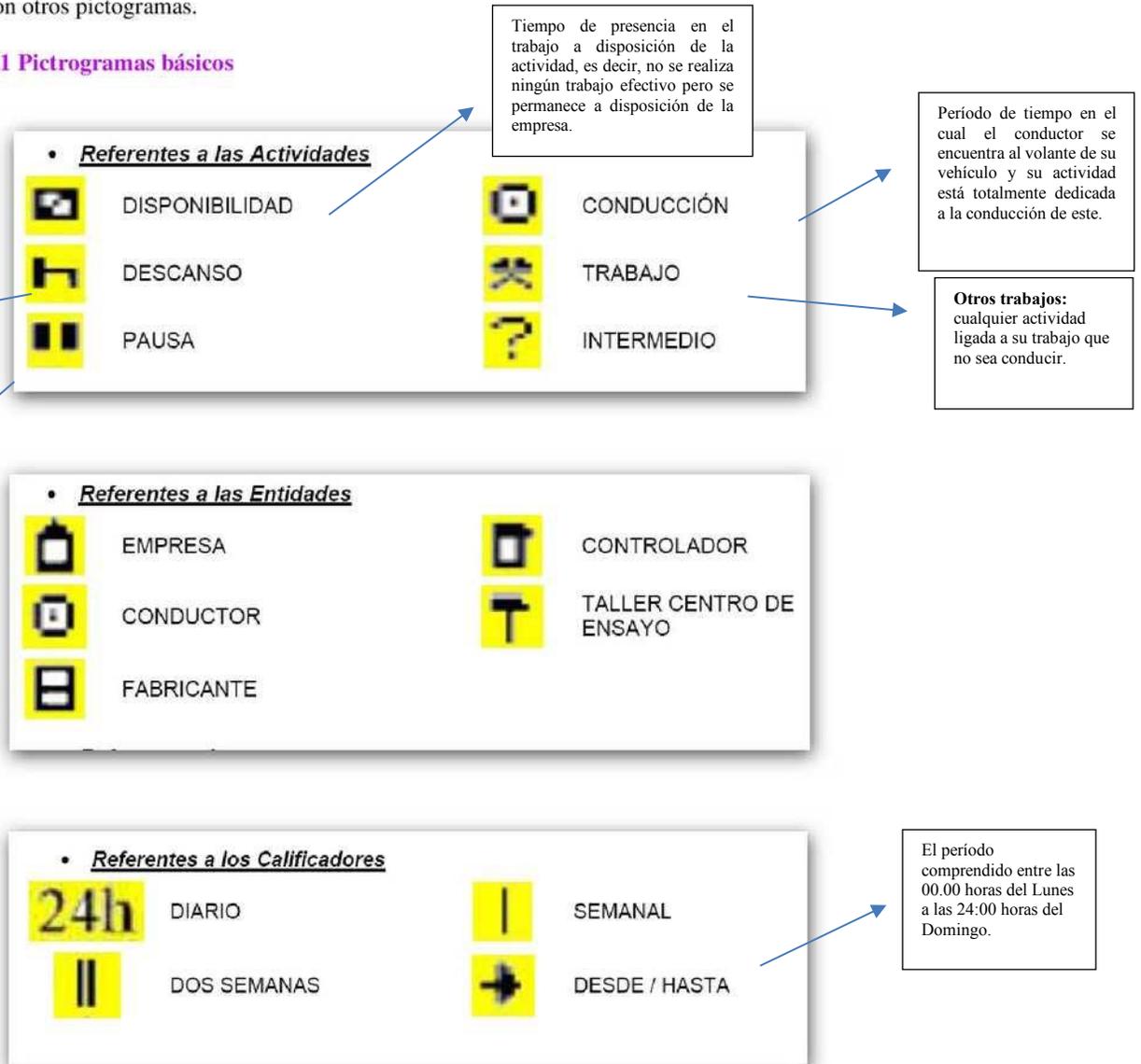
² **Porteador** es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos (artículo 4.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre).

ANEXO 2

8.- PICTOGRAMAS IMPRESOS POR EL TACÓGRAFO DIGITAL

Los pictogramas, son las figuras o símbolos que se muestran en las pantallas o documentos impresos de los tacógrafos, para dar información o hacer preguntas. Cada uno de estos pictogramas tiene su propio significado, el cual podrá variar si es combinado con otros pictogramas.

8.1 Pictogramas básicos



ANEXO 3

CERTIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ⁽¹⁾
[REGLAMENTO (CE) N° 561/2006 O AETR ⁽²⁾]

Deberá rellenarse a máquina y firmarse antes del viaje.

Deberá conservarse junto con los datos originales registrados por el aparato de control, donde corresponda.

Las certificaciones falsas constituyen una infracción.

Parte que debe rellenar la empresa

1. Nombre de la empresa:
2. Dirección, código postal, ciudad, país:
3. Número de teléfono (incluido el prefijo internacional):
4. Número de fax (incluido el prefijo internacional):
5. Correo electrónico:

El abajo firmante:

6. Apellidos y nombre:
7. Cargo en la empresa:

declara que el conductor:

8. Apellidos y nombre:
9. Fecha de nacimiento (día, mes, año):
10. Número de permiso de conducción, de documento de identidad o de pasaporte:
11. que empezó a trabajar en la empresa el (día, mes, año):

durante el período:

12. desde (hora, día, mes, año):
13. hasta (hora, día, mes, año):
14. estuvo de baja por enfermedad (*)
15. estuvo de vacaciones (*)
16. estuvo de permiso o de descanso (*)
17. condujo un vehículo excluido del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006 o del AETR (*)
18. efectuó un trabajo distinto del de conducción (*)
19. estuvo disponible (*)
20. Lugar: Fecha:

Firma

ANEXO 4

INSTRUMENTO

Cuestionario Fatiga, motivación, satisfacción y conciliación familiar en conductores de Transporte de Mercancías por Carretera de Larga distancia

Instrucciones generales: El propósito de este conjunto de cuestionarios es conocer la relación que existe entre diferentes variables que pueden afectar a la vida profesional y personal de los conductores de Transporte de Mercancías por Carretera de Larga distancia.

Por favor, conteste sinceramente las siguientes preguntas según corresponda a su situación actual, intente no dejar ninguna en blanco. Sus datos y respuestas serán tratados de forma anónima.

"Por razones de confidencialidad, se reservarán los datos personales de los encuestados, al amparo de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos de carácter personal (B.O.E. núm. 294, de 6 de diciembre de 2018). Los datos que en él se reflejen serán tratados de manera totalmente CONFIDENCIAL, analizados estadísticamente conjuntamente con el resto de datos procedentes de la muestra empleada en el estudio y utilizados con los fines propios del trabajo de investigación en el que queda enmarcado el propio cuestionario. Por lo tanto, no tenga ningún reparo en contestar con SINCERIDAD, siendo esta condición imprescindible para que los resultados obtenidos tengan auténtico valor práctico."

Primera Parte

- Género:
 - Hombre.
 - Mujer.
- Edad:
- Estado civil:
 - Soltero.
 - Casado/a/vive en pareja.
 - Separado/a/divorciado/a.
 - Viudo/a.

- ¿Qué puesto desempeñas en la empresa?
- ¿Eres empleado autónomo o empleado por cuenta ajena?
- Años de experiencia profesional en general.
- Años trabajados en la actual empresa.
- ¿Qué tipo de mercancías sueles transportar?
- ¿Haces transporte nacional, internacional o ambos?
- ¿Cuántas horas trabajas aproximadamente a la semana?
- ¿Cuántos días a la semana duermes en la cabina del camión?

Segunda Parte

1. Cuando hago algo me concentro en ello
 - Nunca (1)
 - A veces (2)
 - Casi siempre (3)
 - Siempre (4)
2. Me puedo concentrar bien
 - Nunca (1)
 - A veces (2)
 - Casi siempre (3)
 - Siempre (4)
3. Me cuesta mucho concentrarme en cosas
 - Nunca (1)
 - A veces (2)
 - Casi siempre (3)
 - Siempre (4)
4. Se me van los pensamientos con facilidad
 - Nunca (1)
 - A veces (2)
 - Casi siempre (3)
 - Siempre (4)
5. Me siento en forma
 - Nunca (1)
 - A veces (2)
 - Casi siempre (3)
 - Siempre (4)
6. Me siento muy activo
 - (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
7. Estoy en baja forma física
 - (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
8. Me encuentro en una excelente condición física
 - (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
9. Me canso con facilidad
 - (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
10. Me apetece hacer todo tipo de cosas agradables
 - (1) Nunca
 - (2) A veces

- (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
11. Tengo un montón de planes
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
12. Como conductor tengo la sensación de que tengo que cumplir los horarios a toda costa
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
13. Me gusta cuando alguien se pone a mi lado y me da conversación
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
14. Siempre estoy muy atento por motivos de seguridad
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
15. No me pongo nervioso al conducir detrás de un vehículo lento
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
16. Confío en mi capacidad para evitar un accidente
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
17. Me siento adormilado
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
18. Cuando me levanto por las mañanas tengo ganas de ir a trabajar
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
19. Mi trabajo está lleno de significado y propósito
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
20. Estoy orgulloso del trabajo que realizo

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

21. Me siento satisfecho con las retribuciones económicas

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

22. Mi jefe o mis clientes confían en mi trabajo y tienen en cuenta mis opiniones

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

23. Estimo que mi jefe o mis clientes actúan de tal manera que se ganan mi respeto y admiración

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

24. Considero que mi jefe o mis clientes muestran confianza en que se alcanzarán los objetivos planificados

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

25. Mi trabajo me ha producido algún trastorno (ej.: estreñimiento, digestivo, muscular o estrés)

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

26. Evito conducir después de haber comido copiosamente

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

27. ¿Hago un descanso después de cuatro horas de conducción?

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

28. Además de mi trabajo habitual, realizo trabajos familiares y domésticos

- (1) Nunca
- (2) A veces
- (3) Casi siempre
- (4) Siempre

29. Mi trabajo me permite conciliar la vida laboral y familiar
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
30. Cuando estoy trabajando pienso en las tareas domésticas y familiares
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
31. Si faltó algún día de casa las tareas domésticas se quedan sin hacer
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
32. Me siento satisfecho con la estabilidad de mi trabajo
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre
33. Mi trabajo requiere que tengas iniciativa
- (1) Nunca
 - (2) A veces
 - (3) Casi siempre
 - (4) Siempre