

**TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y  
TRANSICIÓN ECOLÓGICA SOCIALMENTE JUSTA: RETOS,  
AVANCES Y PROPUESTAS DE MEJORA**

***TRANSPORT OF GOODS BY ROAD AND SOCIALLY FAIR  
ECOLOGICAL TRANSITION: CHALLENGES, PROGRESS AND  
IMPROVEMENT PROPOSALS***

*PILAR CONDE COLMENERO*

*Profesora de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social (acreditada a Titular de  
Universidad) ESIC Business & Marketing School*

*Universidad Jaime I*

<https://orcid.org/0000-0003-2199-1969>

**Cómo citar este trabajo:** Conde Colmenero, P. (2024). Transporte de mercancías por carretera y transición ecológica socialmente justa: retos, avances y propuestas de mejora. *Lex Social, Revista De Derechos Sociales*, 14 (2), 1–35. <https://doi.org/10.46661/lexsocial.10860>

**RESUMEN**

El transporte de mercancías por carretera debe transitar hacia un modelo económico que sea ecológico y, también, socialmente justo, favorecedor del empleo y el trabajo decentes. Este camino está sujeto a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y a los sucesivos compromisos que España ha contraído durante el presente siglo. Los retos son enormes y urge acometerlos debido al apremiante avance del cambio climático y al deterioro de los derechos laborales; no obstante, los avances legales llevados a cabo en nuestro país en los últimos años son comedidos, mientras que las cuestiones pendientes de abordaje se acumulan a un ritmo vertiginoso. Este estudio analiza las características de la industria española de la logística y del transporte, para

conocer las problemáticas sociolaborales del sector y, desde ahí, examinar las condiciones de trabajo y protección social del colectivo profesional emblemático de esta rama de actividad, los conductores y conductoras (del transporte nacional e internacional), independientemente de que ejerzan su actividad como asalariados, autónomos o asociados en cooperativas de transporte. El objetivo es proponer mejoras en las distintas vertientes de tutela laboral que merezcan especial atención (acceso a la profesión y capacitación, conciliación, seguridad y salud en el trabajo o Seguridad Social).

**PALABRAS CLAVE:** transporte de mercancías por carretera, transición ecológica socialmente justa, condiciones de trabajo, personas conductoras, trabajadores/as desplazados/as.

#### **ABSTRACT**

Road freight transport must move towards an economic model that is ecological and socially fair, promoting employment and decent work. This path is subject to the 2030 Agenda for Sustainable Development and the successive commitments that Spain has made during this century. The challenges are enormous and it is urgent to address them due to the desperate advance of climate change and the deterioration of labor rights; however, the legal advances made in our country in recent years are moderate, while the issues pending to be addressed accumulate at a dizzying pace. This study analyzes the characteristics of the spanish logistics and transport industry, to understand the socio-labor problems of the sector and, from there, examine the working conditions and social protection of the emblematic professional group of this branch of activity, the drivers (national and international transport), regardless of whether they carry out their activity as employees, self-employed or associates in transport cooperatives. The objective is to propose improvements in the different aspects of labor protection that deserve especial attention (access to the profession and training, conciliation, health and safety at work or social protection).

**KEYWORDS:** transport of goods by road, socially just ecological transition, working conditions, drivers, displaced workers.

#### *SUMARIO*

*I. Transporte de mercancías por carretera: el obligado tránsito hacia un modelo ecológico y socialmente justo*

*1. Un sector estratégico en el punto de mira de la lucha por el cambio climático: el reto de la movilidad sostenible*

*2. El modelo español de transporte de mercancías: llamamiento de la UE al fortalecimiento del transporte ferroviario de mercancías*

*II. Características estructurales y coyuntura económica actual de la industria de la logística y el transporte por carretera (nacional e internacional)*

*III. Las particularidades y problemáticas sociolaborales que acumula el sector*

*IV. Análisis de las condiciones de trabajo y de protección social de los/as conductores/as (en particular, de los/as que se encuentran desplazados/as)*

*V. Avances legales, cuestiones pendientes y propuestas de mejora para alcanzar un modelo socialmente justo*

*1. Las últimas novedades legales que refuerzan los niveles de sostenibilidad social*

*1.1. Mejoras en las condiciones de trabajo de los/as conductores/as*

*1.2. Mejoras que afectan a los/as conductores/as desplazados/as*

*1.3. Leves aplazamientos del pago de cuotas a la Seguridad Social para empresas y transportistas autónomos/as*

*2. Cuestiones pendientes y propuestas de mejora*

*2.1. En el acceso a la profesión y la cualificación requerida*

*2.2. En la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y el ejercicio de la corresponsabilidad*

*2.3. En la seguridad y salud en el trabajo*

*2.4. En protección social*

*VI. Conclusión*

*Bibliografía*

## **I. Transporte de mercancías por carretera: el obligado tránsito hacia un modelo ecológico y socialmente justo**

El futuro del transporte de mercancías por carretera está condicionado inevitablemente a la forma en que este sector realice el necesario y urgente tránsito hacia un modelo de crecimiento económico que sea ecológico y, a la vez, socialmente justo. Es decir, su porvenir más inmediato queda supeditado a que el sector camine por la senda de la sostenibilidad y se ajuste a las exigencias medioambientales, económicas y sociales dictadas desde instancias internacionales, europeas y nacionales con el objetivo de responder a los retos globales que plantea la emergencia climática (recogidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU<sup>1</sup>, con los que está comprometida la Unión Europea y que están presentes en la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética dictada en nuestro país<sup>2</sup>).

Desde esta perspectiva, los desafíos que en la actualidad ha de afrontar el transporte de mercancías por carretera se centran, sobre todo, en dos niveles. Del lado más ecológico, atañen sobre todo al fuerte impacto medioambiental que representan las emisiones de gases de efecto invernadero de esta actividad económica, lo que provoca un llamamiento a su urgente descarbonización (descarbonización predicada en las sucesivas Cumbres Anuales de la ONU sobre cambio climático – COPs 1 a 28 –, acogida por la Unión Europea desde el Acuerdo de París hasta el Reglamento UE 2023/857 sobre reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y asumida, también, en las distintas iniciativas políticas y legales acometidas por el Gobierno español en los últimos años). Y del lado más social, se trata de retos que tienen que ver con la necesidad de que este sector garantice los estándares internacionales del trabajo decente y de la transición justa, ofreciendo condiciones laborales dignas, inclusivas, igualitarias y de calidad a las personas que prestan sus servicios en esta rama de actividad (exigencias incluidas, sobre todo, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible número 8 y 5 y que, a su vez, son pilares básicos sobre los que se asienta el Derecho Social Comunitario<sup>3</sup>).

En definitiva, a nivel global, se trata de que la cadena de suministros y el reparto de mercancías se sustente en una movilidad terrestre que, no solo sea sostenible y ecológica, de manera que contribuya al cuidado y la preservación del planeta, sino que, a la par (y con igual nivel de importancia), obedezca a parámetros sociales y de justicia, para atender adecuadamente a las necesidades, expectativas y preocupaciones de las personas que habitan nuestro planeta. Por esta razón, el sector del transporte de mercancías por carretera tiene pendiente realizar una transición ecológica socialmente justa, verde y solidaria, propia de un modelo productivo avanzado que piense tanto en las personas

---

<sup>1</sup> Resolución A/RES/70/1, aprobada el 25 de septiembre de 2015 por la Asamblea General.

<sup>2</sup> MIÑARRO YANINI, M. “Introducción: El papel del Derecho para garantizar una transición ecológica socialmente justa”. En MIÑARRO YANINI, M. et al. *Cambio Climático y Derecho Social. Claves para una transición ecológica justa e inclusiva*. Jaén, UJA Editorial. IVRA Colección, 2021. pp. 9-13.

<sup>3</sup> RODRÍGUEZ ESCANCIANO, S. et al., *Avanzando en transiciones justas en la Unión Europea: el trabajo decente como motor de cambio*. Valencia: Tirant Lo Blanch, 2024.

como en el planeta, so pena de verse sustituido por otras opciones de transporte terrestre (como el ferroviario) que alcancen con mayor eficacia y eficiencia los estándares de sostenibilidad exigidos por la sociedad del siglo XXI. En esta encrucijada, el transporte de mercancías por carretera no puede permitirse ser altamente contaminante y, además, socio-laboralmente insolidario, con condiciones de trabajo duras, precarias, nocivas, peligrosas, tóxicas, escasamente remuneradas y con carencias en protección social, sobre todo en el caso de las personas que conducen los vehículos a motor dedicados al porte y distribución de bienes (tal como están denunciando desde hace años las agrupaciones de transportistas y pymes<sup>4</sup>, los sindicatos que representan los intereses de las personas empleadas en las empresas logísticas y las propias administraciones inspectoras<sup>5</sup>); unas condiciones profesionales y laborales que a nadie seducen (provocando incluso un déficit de profesionales de la conducción), que están lastrando la competitividad del sector y que imposibilitan un auténtico crecimiento económico sostenible.

Los retos medioambientales que debe afrontar en los últimos tiempos la industria de la logística y el transporte por carretera, junto con las notables carencias estructurales (económicas, profesionales y laborales) que arrastra desde hace lustros el sector, eclosionaron de manera convulsa a raíz de la pandemia del coronavirus y dieron lugar, en España en particular, a la parada convocada en marzo de 2022 por la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera, Nacional e Internacional<sup>6</sup>, que reivindicaba mejoras en el funcionamiento de la cadena de transporte y en las condiciones de trabajo de los profesionales transportistas, colocando al Gobierno español en una delicada tesitura (de la que ha salido al paso tras arduas negociaciones y el dictado de varias iniciativas legales que examinaremos más adelante).

## **1. Un sector estratégico en el punto de mira de la lucha por el cambio climático: el reto de la movilidad sostenible**

Según se ha expuesto, es imprescindible que el futuro del sector se afronte desde la perspectiva del nuevo paradigma de transición económica ecológicamente sostenible y socialmente justa, puesto que no se puede obviar que su actividad se encuentra en el punto de mira de la lucha contra el cambio climático debido, sobre todo, al nefasto impacto medioambiental que genera. En concreto, ese efecto negativo del transporte de mercancías por carretera sobre el medio ambiente se ha de considerar en relación con tres aspectos, como son, primero, la contaminación atmosférica (principalmente, por gases de efecto invernadero del tipo dióxido de carbono – CO<sub>2</sub> –), segundo, la contaminación acústica (por los elevados niveles sonoros de la actividad que afectan a la población y a

---

<sup>4</sup> Que aglutinan a gran parte de los transportistas que trabajan por cuenta propia, que son trabajadores autónomos dependientes económicamente – TRADE – o que pertenecen a cooperativas de trabajo asociado de transportes y a, también, a las pequeñas y medianas empresas de transporte.

<sup>5</sup> La Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Inspección de Transporte Terrestre alertan de prácticas fraudulentas, tanto laborales como mercantiles, en el ámbito del transporte de mercancías por carretera.

<sup>6</sup> Plataforma creada en 2008 y que ha tenido un protagonismo significativo en las reivindicaciones y paradas de actividad convocadas en el transporte en los últimos años en España.

la fauna) y, tercero, el consumo energético (referido, en el modelo actual, al gasto de combustibles no renovables derivados del petróleo, bien sea gasolina, gasóleo, queroseno, fuelóleo, etc), según la información obrante en el Observatorio del Transporte y la Logística en España (en adelante OTLE), del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En esta línea, es importante resaltar que el sector del transporte (en general) representa el 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España (englobando aquí el transporte por carretera y otras formas de transporte como la tracción diésel del ferrocarril, el marítimo nacional y el transporte por tubería) y que, por modos de transporte, la carretera es responsable del 95% de las emisiones contaminantes<sup>7</sup>. Pese a ese adverso balance medioambiental, preocupa y con razón, la viabilidad de un sector (el del transporte de mercancías por carretera) que posee una enorme trascendencia estratégica. Efectivamente, su actividad es nuclear para la economía española puesto que en 2020 representó aproximadamente el 1.2% del PIB nacional, además empleó a unas 757.029 personas (con una participación en la ocupación de un 1.8 %) y transportó 1.263 millones de toneladas de mercancías (que ascendieron a unos 1.660 millones en 2021)<sup>8</sup>. Por demás, en 2022 el transporte terrestre fue responsable del 95% del transporte de las mercancías que circulan por nuestro país<sup>9</sup>. A todo ello hay que añadir que de la salud de la industria del transporte de mercancías por carretera pende el buen funcionamiento de la cadena logística y el suministro de bienes y servicios a la ciudadanía. Una dependencia crucial que ha quedado patente, a nivel mundial, por el escenario provocado con el estallido de la crisis del coronavirus y, en particular, en nuestro país, por la situación generada tras las varias movilizaciones y paradas que han sido convocadas, como se ha referido antes, por el colectivo de los transportistas y las pymes en demanda de una mejora de sus condiciones económicas y profesionales (y que, lamentablemente, han ocasionado graves pérdidas económicas para todo el tejido empresarial español debido a las interrupciones en la distribución de productos, bienes y suministros).

En todo caso, la industria de la logística y el transporte debe (y puede) contribuir al desarrollo sostenible y al cuidado medioambiental, apostando por una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, sobre todo las que provocan los vehículos a motor en los desplazamientos por carretera. Una de las fórmulas que puede ayudar es la elaboración y el consumo de los denominados “productos de kilómetro 0”, es decir de proximidad, cuyo lugar de origen no está lejano al lugar de consumo y compra por lo que no necesitan ser transportados a largas distancias. En este sentido, la ventaja ecológica de comprar productos de cercanía es que contribuye a reducir las emisiones contaminantes

---

<sup>7</sup> Datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (<https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/transporte.aspx>).

<sup>8</sup> Según el Informe Anual 2022 del OTLE. <https://otle.transportes.gob.es/inform/es/2022/6logistica/61-peso-economico-del-sector-logistico/611-valor-anadido-bruto>.

<sup>9</sup> A tenor de lo expuesto en el Preámbulo del Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.

y la huella de carbono que provoca el transporte. Utilizar este instrumento supone un ajuste significativo de la cadena de distribución y un cambio profundo en la concepción del transporte de mercancías para acercarlo a la distribución local, renunciado a la internacionalización y distribución forzada de los productos. Con esta reformulación el transporte de mercancías por carretera se alinea con la protección medioambiental, el consumo responsable, la economía circular y sirve, a la vez, a la generación de empleo de decente que fije población y mejore la cohesión social.

## **2. El modelo español de transporte de mercancías: llamamiento de la UE al fortalecimiento del transporte ferroviario de mercancías**

La industria de la logística y el transporte en España está viviendo hoy día un momento decisivo ya que, principalmente por motivos climáticos, debe replantearse la apuesta decidida y determinante que hizo en el pasado por primar el transporte de mercancías por carretera sobre la movilidad de bienes y productos por vía ferroviaria (que ha demostrado ser más ecológica). En efecto, durante los años 80 y 90 del pasado siglo nuestro país, por motivos de distinta índole, hizo una apuesta trascendental por un modelo de transporte terrestre de mercancías donde la carretera tomó el protagonismo, en detrimento del tren (aunque los efectos alcanzaron también al transporte por aire y mar). Con esta decisión, se desmantelaron numerosas vías de ferrocarril menos rentables o transitadas (algunas de ellas reconvertidas hoy día en “vías verdes”), se redujo durante décadas el esfuerzo inversor en infraestructura ferroviaria convencional (en favor de la construcción de una extensa y moderna red de autovías y autopistas) y se desarrolló de manera exponencial una industria logística basada en el suministro y distribución de bienes por carretera a través de vehículos a motor (tanto ligeros como pesados). Con ello se favoreció el despegue de un sector que, desde entonces hasta ahora, ha conseguido un crecimiento sin precedentes, un abultado volumen de negocio y una importancia estratégica incontestable a nivel económico y de empleo. Tanto es así, que España se está convirtiendo en una potencia logística vial dentro de Europa, aunque también es cierto que se ha de pagar un elevado peaje medioambiental por la elección de esta opción.

Actualmente, el transporte por carretera concentra en nuestro país la mayor parte de toneladas de mercancías, empleos y facturación del sector logístico. En la comparativa entre carga por ferrocarril o por carretera, en 2021 en España unos 24,08 millones de toneladas de mercancías fueron transportadas por ferrocarril frente a unos 1.660 millones de toneladas que fueron transportadas por carretera<sup>10</sup>. Es decir, el desequilibrio es significativo<sup>11</sup>. Aunque otros países vecinos como Portugal tienen una situación parecida, lo cierto es que España se encuentra en los últimos puestos de la UE en tráfico de mercancías por ferrocarril (posee un 0,7 de cuota, por lo que está bastante por debajo del

---

<sup>10</sup> En el transporte nacional de mercancías impera la modalidad por carretera mientras que en el transporte internacional se reparten los porcentajes entre el transporte marítimo, el aéreo y por carretera.

<sup>11</sup> Cifras extraídas del OTLE.

5,4 de cuota de la UE y muy lejos de Suiza, con una cuota de 33,4, de Alemania con 14,2 o de Francia con un 3,8)<sup>12</sup>.

En este contexto, a finales de 2023 se produjeron unas delicadas negociaciones entre España y la UE para concretar ciertas modificaciones del Plan español de Recuperación, Resiliencia y Transformación (en adelante PRTR)<sup>13</sup> en lo atinente a movilidad sostenible y a la inclusión de medidas de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril (menos contaminante que el efectuado por carretera), de cara a movilizar la totalidad de los Fondos europeos Next Generation pendientes de abono hasta finales de 2026 y poder culminar el proceso de modernización y cambio estructural de nuestra economía. En el trasfondo de la negociación se encontraba el debate sobre el modelo español de transporte de mercancías que, como se ha advertido antes, ha venido primando la carretera (más contaminante) sobre el ferrocarril (más ecológico). Es por ello, que desde instancias europeas se realizó un llamamiento al Estado español para que fortaleciese el transporte de mercancías por ferrocarril y contribuyera al reequilibrio entre carretera y ferrocarril, en lo tocante a la cadena de suministros, aunque también en lo relativo al transporte de viajeros.

Se trataba, por tanto, de otro “tirón de orejas” para que España abordase de manera más enérgica la movilidad sin emisiones (con la que ya estaba comprometida desde la publicación de la Ley de cambio climático) y lo hiciera, en particular, incrementando el peso del tren en el transporte de mercancías. La respuesta fue la creación del eco-incentivo ferroviario, por parte del anteriormente denominado Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como instrumento de concesión de subvenciones para el impulso del transporte ferroviario de mercancías que se basa en el mérito ambiental y socioeconómico y que complementa el Programa de apoyo al transporte sostenible y digital (incluido en el Componente 6 del PRTR).

Ciertamente, la reducción del impacto medioambiental del transporte de mercancías por carretera pasa por la descarbonización y la digitalización, procesos que implican tomar decisiones en distintos sentidos y áreas. Algunas de ellas tienen que ver con la apuesta por vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub> (sustituyendo en los plazos previstos los vehículos a motor por vehículos eléctricos o similares y desarrollando la red de recarga eléctrica), el favorecimiento del transporte ferroviario (creando incentivos y apoyando la construcción moderna de infraestructuras ferroviarias que lo hagan posible), la reducción del consumo de hidrocarburos destinados a la distribución y el reparto de mercancías, impulsando el desarrollo de tecnología digital que ayude a automatizar y optimizar los procesos logísticos en todas las fases de la cadena de suministro, etc.

---

<sup>12</sup> Datos de Eurostat para 2021.

<sup>13</sup> Adenda al PRTR de 2021, aprobada por la Comisión Europea en octubre de 2023.

## II. Características estructurales y coyuntura económica actual de la industria de la logística y el transporte por carretera (nacional e internacional)

La radiografía de la industria española del transporte de mercancías por carretera y la cadena logística revela un sector bastante dividido en cuanto a los intereses mercantiles, económicos y laborales de las entidades que lo componen. Las posturas de las empresas y colectivos se encuentran muy enfrentadas y divididas casi a partes iguales: de un lado están los intereses de las grandes y poderosas compañías logísticas (que, siendo menos en número – unas 766 en 2023 –, representan una parte importante del volumen de negocio del sector) y, del otro, las pymes y los transportistas autónomos (que representan la gran mayoría de empresas del sector – unas 155.362 en 2023 – y aglutinan a los trabajadores por cuenta propia y a un colectivo significativo de asalariados/as)<sup>14</sup>. De las algo más de 156.000 empresas registradas en el sector en 2023, más del 99% son pymes de menos de 50 personas trabajadoras<sup>15</sup>,

Esta rama de actividad se caracteriza también por una alta competitividad y, sobre todo, por una atomización estructural ya que casi el 56% de las empresas con vehículos pesados cuentan con un solo camión, son personas físicas autónomas y no cuentan con asalariados; es decir, el sector está compuesto principalmente por empresas de reducido tamaño (personas físicas que trabajan por cuenta propia y personas jurídicas de pequeñas o medianas dimensiones)<sup>16</sup>, lo que las hace más frágiles y vulnerables, ya sea por el escaso poder de negociación que tienen con los clientes, ya sea por la endeblez para resistirse a la “contratación a pérdidas”<sup>17</sup> que ha proliferado últimamente en la industria, ya sea por la limitación de recursos económicos y financieros para hacer frente a embestidas coyunturales como el encarecimiento del precio del gasóleo (sin IVA).

Las notables diferencias internas antes señaladas se pusieron de manifiesto, sobre todo, a raíz del paro indefinido convocado en 2022 (que, a su vez, traía causa de la convulsa situación vivida desde diciembre de 2021 en todo el sector), ya que el Gobierno encontró distintos interlocutores a la hora de negociar los intereses de la industria, por lo que el entendimiento se hizo arduo y complejo. Esta dispersión en la interlocución se refleja en el seno del Comité Nacional del Transporte por Carretera – CNCT – (órgano consultivo, de colaboración e interlocución sectorial para las Administraciones públicas con competencia sobre materia de transporte<sup>18</sup>), en el que tienen voz hasta siete asociaciones

---

<sup>14</sup> Datos de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA) y OTLE.

<sup>15</sup> Datos de ATA y OTLE.

<sup>16</sup> Datos de ATA y OTLE.

<sup>17</sup> Lamentablemente, viene siendo frecuente que se suscriban contratos de transporte a pérdidas, es decir acuerdos contractuales donde el precio convenido por el transporte y por los gastos relacionados con el mismo (de carga y descarga o de estiba y desestiba) es inferior al total de los costes efectivos individuales asumidos por el porteador o en los que este incurre (según la expresión utilizada por el Real Decreto-Ley 14/2022 que, modificando la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, establece la obligación de establecer una “carta de porte” precisamente para intentar reducir este tipo de pactos perniciosos para los intereses de las personas transportistas).

<sup>18</sup> Su composición se revisa cada cuatro años con el objetivo de que estén representadas en el Comité aquellas organizaciones con un peso real en el sector. La composición actual es para el período 2022-2025.

profesionales representativas de transportistas y de actividades auxiliares complementarias del transporte por carretera. A la fecha, estas asociaciones son la Confederación Española de Transporte de Mercancías – CETM –, con un 52% de representatividad, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera – ASTIC –, la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España – FENADISMER –, la Federación Nacional de Agencias de Transportes – ANATRANS –, la Federación Española de Transitarios- Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera – FETEIA-OLTRA –, la Federación Interregional de Asociaciones de Transporte – FITRANS – y la Organización empresarial de Logística y Transporte – UNO –). Del lado de los/as trabajadores/as de las empresas de la industria los sindicatos CCOO y UGT son quienes representan mayoritariamente los intereses de estos asalariados y ejercen una activa labor reivindicativa.

Visto a la luz de la coyuntura económica mundial vivida desde 2020, las empresas del sector presentan una elevada morosidad y un alto nivel de endeudamiento, situación que se inició con la pandemia sanitaria de la COVID-19 y se vio agravada por la carestía de los combustibles originada por la crisis energética asociada a la guerra en Ucrania (empeorando con el actual escenario bélico de incertidumbre que ha traído el conflicto judío-israelí y el entorno inflacionista de la eurozona). Esta inestable y costosa situación está haciendo mella principalmente entre los transportistas autónomos y las pymes, que ven en serio peligro la viabilidad de sus proyectos empresariales y que están padeciendo la generalización de los contratos de transporte a pérdidas (según se denunció ante el Ministerio del ramo, exigiendo una reforma normativa para frenar esta mala praxis – una “ley de la cadena del transporte” que incorporase la obligación del cumplimiento de contratos fijados por escrito, con un precio que cubra los gastos y costes mínimos, a semejanza de lo dispuesto en la Ley 16/2021 “de la cadena alimentaria”<sup>19</sup> –).

Otra cuestión de relevancia es la excesiva carga administrativa y las trabas burocráticas que padecen las empresas del sector, lo que incide más negativamente en aquellas de menor tamaño. Una queja reiterada de los transportistas y las pymes es la competitividad que les resta el tener que sufrir innumerables barreras administrativas y trámites documentales para cumplir fielmente la variada legislación a la que están sujetos en su actividad (normativa social, fiscal, de seguridad e inspección de vehículos, de autorizaciones administrativas, de transporte internacional y controles en carretera, etc).

Finalmente, hay que señalar el significativo aumento del transporte internacional de mercancías que se ha producido en las últimas décadas en todo el continente europeo y también a nivel mundial (con especial expansión en el territorio de la Unión Europea, gracias a la inexistencia de fronteras comerciales y la libertad de circulación de personas y bienes). Un fenómeno que, sin lugar a duda, ha contribuido al notable crecimiento de la

---

<sup>19</sup> Petición asumida con la promulgación del antes citado RD-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.

industria logística española y a su alto posicionamiento en el ranking europeo del transporte, aunque también ha sido el caldo de cultivo en el que han anidado ciertas irregularidades y conductas ilícitas preocupantes. Algunas de las más notables son la competencia desleal provocada por las actividades fraudulentas (mercantiles y laborales) de ciertas compañías en el marco de las prestaciones de servicios de transporte internacional de mercancías por carretera y, en particular, en relación con los desplazamientos temporales de los y las conductores/as de camiones, así como la expansión de malas prácticas de dumping social<sup>20</sup> y la proliferación de la deslocalización de las grandes empresas del sector; todo lo cual, ha obligado al reforzamiento de la actividad fiscalizadora de las dos autoridades con competencias en la materia (la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la Inspección de Transporte Terrestre – en adelante ITSS e ITT –). Como colofón, a lo expuesto se suman los desafíos que exigen los procesos de digitalización y de descarbonización a los que está sujeto el transporte de mercancías por carretera, según se ha examinado con más detalle líneas atrás.

En cualquier caso, unas y otras características sistémicas, unidas a la difícil coyuntura económica de la segunda década del siglo XXI, colocan a nuestro sector del transporte de mercancías en una compleja tesitura: continuar su actividad teniendo que evolucionar hacia un modelo productivo más ecológico, seguro, eficiente y justo; un estándar de transporte donde sea posible, tanto promover un ecosistema adecuado para la movilidad sostenible<sup>21</sup> y la competitividad de las empresas y los transportistas, como para garantizar unas condiciones apropiadas de trabajo y de protección social de las personas trabajadoras (en particular, de quienes se dedican a la conducción).

### **III. Las particularidades y problemáticas sociolaborales que acumula el sector**

Si nos centramos en las características y problemáticas que presenta el transporte de mercancías por carretera en el plano laboral, enseguida se entienden las históricas reivindicaciones y el amplio historial de movilizaciones que acumulan en nuestro país las asociaciones de transportistas autónomos y pymes, así como los sindicatos que representan los intereses de los/as conductores/as asalariados/as (que es el colectivo de trabajadores del transporte que reúne más singularidades y padece mayores dificultades profesionales).

---

<sup>20</sup> MOLINA NAVARRETE, C., “Libertades económicas y norma laboral: ¿Stop al ‘dumping social’?”. *Revista de Trabajo y Seguridad Social*. Madrid: Ed. CEF, 2016, 401-402, pp. 5-18.

<sup>21</sup> Conforme a la definición de movilidad sostenible que ofrece el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible: “aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones” (art. 2.1 ,letra m del Proyecto 121/000009, Boletín Oficial de las Cortes Generales, de 23 de febrero de 2024, Serie A, núm. 9-1).

En efecto, el recuento de las sucesivas movilizaciones, negociaciones y paradas de actividad habidas en el último lustro nos lleva a referir brevemente cuatro hitos importantes. Inicialmente, la situación llegó a un nivel elevado de convulsión y discrepancia a finales de 2021 cuando los transportistas y pymes (reunidos en la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera, Nacional e Internacional), acuciados por los problemas derivados de la pandemia del coronavirus amenazan al Gobierno con una paralización total de la cadena de distribución y suministros para las fechas navideñas. Después de días de enconado diálogo en un sector con posturas e intereses fragmentados, las conversaciones con el Gobierno se rompen dando lugar a la parada indefinida convocada el 14 de marzo de 2022 por parte de la referida Plataforma, a pesar de que se habían dictado justo unos días antes distintas medidas urgentes para aplacar las peticiones de los transportistas manifestantes (a través de la publicación del Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística que incluye la estabilización del precio del gasóleo en los contratos de transporte y la prohibición de la participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga).

No obstante, eran medidas insuficientes para aquietar las clamorosas peticiones de los miembros de la Plataforma convocante, que no eran compartidas por las asociaciones oficiales del sector, como ASTIC y CETM (ambas representadas en el antes citado Comité Nacional del Transporte por Carretera – CNTC –). Ante la ciudadanía quedó evidenciada, desde luego, la división de posturas existentes dentro de la propia industria del transporte (diferencias notables entre las grandes compañías logísticas, de un lado, y de otro, las pymes y quienes trabajan como autónomos) y la huelga quedó suspendida de manera provisional sin que quedasen zanjadas las reivindicaciones de la representación del colectivo convocante, aunque parecía existir un el compromiso político decidido de avanzar en la materialización de más medidas y ayudas.

De nuevo, a finales de junio de 2022, se planteó una posible reactivación de la huelga, si bien casi la mitad de los asociados a la referida Plataforma prefirió no continuarla, acuciados como estaban por la falta de ingresos y la presión mediática. Se acordó esperar al resultado de las nuevas negociaciones iniciadas desde instancias gubernamentales y, como resultado de las mismas, se dictaron nuevas medidas complementarias, entre las que destacan las que contiene el Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural (norma conocida coloquialmente como “ley de la cadena del transporte”). En la misma línea iniciada con los RD-L 3/2022 (y seguida por los RDL 6/2022 y 11/2022), el RD-L 14/2022 pretende garantizar de manera más eficaz que el precio del transporte no sea superior a los costes y gastos individuales efectivos que ha de asumir el responsable de la actividad transportista, a la vez que procura concretar con mayor precisión algunas cuestiones no resueltas sobre la prohibición

general de participación de quienes conducen en las operaciones de carga y descarga y establecer unos supuestos de exclusión.

En 2023 se vuelven a reproducir las movilizaciones y paradas en el sector. Aunque son menos drástica que en 2022, lo cierto es que unas y otras han hecho peligrar el buen funcionamiento de la cadena logística y de suministros de bienes y servicios de primera necesidad, provocando cuantiosas pérdidas económicas, principalmente en el ámbito agroalimentario.

El último conato de manifestaciones de los transportistas tiene lugar en febrero de 2024 cuando se planteó inicialmente (aunque sin demasiada determinación) acompañar a los agricultores y ganaderos españoles en las multitudinarias “tractoradas” y movilizaciones convocadas en numerosos puntos del territorio de la UE para quejarse contra la actual Política Agraria Común (PAC) y el Pacto Verde Europeo. En cualquier caso, las protestas de los agricultores han provocado cortes de tráfico en las carreteras españolas (y de otros puntos de Europa) y en el acceso a numerosas ciudades, afectando al normal funcionamiento del flujo de mercancías y poniendo en riesgo el abastecimiento y suministro de productos alimentarios en el territorio español<sup>22</sup>.

A nivel jurídico, hay que advertir que, en el campo del transporte vial de mercancías, la actividad se puede desarrollar y ejercer bajo distintas fórmulas profesionales y societarias, cada una de las cuales puede presentar diferentes patologías y disfuncionalidades a nivel social y laboral, dependiendo de la legislación aplicable y de las problemáticas propias de cada colectivo. Como se señaló en el apartado anterior, el sector está representado tanto por autónomos y pymes, como por empresas logísticas de gran envergadura. En todos los casos, es nuclear y representativa del sector la actividad de aquellas personas que conducen y portan los bienes y productos objeto del tráfico mercantil, trabajando al volante de pequeños, medianos o grandes vehículos a motor, que circulan a través de carreteras, autovías o autopistas nacionales, europeas o extracomunitarias.

En este sentido, la actividad de la conducción se puede ejercer por cuenta propia o bien por cuenta ajena. En el primer caso, como transportista autónomo (en el marco de un contrato de transporte, ya sea un autónomo o un autónomo dependiente – TRADE –), sujeto a una normativa específica<sup>23</sup>, al margen del Estatuto de los Trabajadores (según establece la Disposición Adicional 1ª y el art. 1.3, letra g, ET<sup>24</sup>); y en el segundo caso,

---

<sup>22</sup> Motivo por el que se dicta la Resolución, de 16 de febrero de 2024, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempo de conducción y descanso en los transportes de mercancías (BOE núm. 45, de 20 de febrero de 2024).

<sup>23</sup> Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo y Real Decreto 197/2009, de 23 de febrero, por el que se desarrolla el Estatuto del Trabajo Autónomo en materia de contrato del trabajador autónomo económicamente dependiente y su registro, y se crea el Registro Estatal de asociaciones profesionales de trabajadores autónomos.

<sup>24</sup> “Se entenderá excluida del ámbito laboral la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de

como persona empleada en una compañía de transporte y logística (cualquier entidad mercantil de pequeño, mediano o gran tamaño), cuya prestación de servicios está sujeta plenamente al Estatuto de los Trabajadores. También es común encontrar en el tráfico mercantil cooperativas de trabajo asociado de transporte – CTA –, con sus propias particularidades y complejos entresijos laborales.

En todo caso, hay que reconocer las duras condiciones de trabajo en que se ejerce la profesión, cualquiera que sea la fórmula contractual elegida por las personas que conducen, es decir, por los chóferes de camiones y vehículos (ligeros o pesados) que trabajan en el transporte de mercancías por carretera. Unas condiciones laborales severas y exigentes (tanto físicas como psíquicas) que están provocando que se convierta en una profesión poco atractiva para los más jóvenes (una de las condiciones más disuasorias es la participación de los conductores en la carga y descarga de mercancías, aunque existen otros factores laborales y causas de distinta índole que se irán examinando). Tan es así, que se estima que actualmente son necesarios en nuestro país unos 20.000 puestos de conductor y, para 2026, es posible que la cifra se eleve a unos 30.000<sup>25</sup>. Al parecer, la fuerte demanda de empleo sin cubrir en este colectivo no solo se produce en España, sino que estamos ante un problema de dimensión global<sup>26</sup>. Por tanto, el desempleo no es un problema acuciante en este colectivo profesional, más bien al contrario.

Otro de los motivos que explica la falta acuciante de conductores tiene que ver con la compleja y costosa formación necesaria para acceder a la profesión. A pesar de que en 2020 se reformó el Reglamento General de Conductores para rebajar, de 21 a 18 años, la edad mínima para poder obtener el permiso básico de conducción de camiones<sup>27</sup>, lo cierto es que este mecanismo no está consiguiendo atraer talento joven en número suficiente y al ritmo necesario para cubrir los puestos vacantes de chófer de vehículos pesados. En cierto sentido porque no es bastante con haber cumplido la mayoría de edad, sino que también son necesarios otros requisitos: es imprescindible realizar una formación (de al menos 140 horas) y haber obtenido una capacitación de las habilidades especiales necesarias (acreditada con el correspondiente certificado de aptitud profesional – CAP –). Una queja generalizada entre quienes desean ingresar en el colectivo es que se necesita más oferta de formación pública reglada con la que cubrir los requisitos formativos exigidos en la profesión. Principalmente, ciclos de Formación Profesional de grado medio para la conducción de vehículos de transporte (de mercancías y viajeros) que se puedan

---

disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador”.

<sup>25</sup> Datos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

<sup>26</sup> Mientras el 24% de los puestos de conductores no se cubre a nivel mundial, se prevé que entre 2023 y 2027 se creen más de tres millones de puestos de conductor de vehículos pesados y ligeros en el mundo.

<sup>27</sup> Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, en el que se establece que los permisos C1 para conducir camiones rígidos y C1+E para conducir camiones rígidos con remolques pesados los podrán obtener aquellas personas que tengan 18 años, mientras que para obtener los permisos de conducción C y C+E se deben tener 21 años.

cursar en más localidades del territorio español de las que ahora existen y que sean más accesibles económicamente que la oferta privada (lanzada por las autoescuelas y que se mueve en torno a los 3.500 euros de coste).

La problemática laboral se acrecienta con la escasa presencia de mujeres entre los profesionales de la conducción. Desde luego, la profesión parece ser menos atractiva para el colectivo femenino ya que las duras condiciones físicas de trabajo, las dificultades de conciliación y corresponsabilidad, la inseguridad en las áreas y lugares de descanso en carretera, etc desalientan, en gran medida, a las mujeres a incorporarse a este oficio tradicionalmente masculinizado. Hasta tal punto que en 2024 tan solo el 3 % de mujeres son titulares del permiso de conducción de camiones. El desequilibrio de género es notable y colisiona frontalmente con lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva de mujeres y hombres que, después de la reforma de 2020 en materia de no discriminación y planes de igualdad, sitúa a las empresas de transportes y logística en la necesidad de diseñar medidas para corregir la infrarrepresentación femenina en estos puestos de trabajo y eliminar dicha segregación ocupacional. Sobre todo, porque en ocasiones, la falta de mujeres conductoras no se debe solo a que las condiciones de trabajo no sean atrayentes para las posibles candidatas, sino también al rechazo a que las mujeres estén al volante de vehículos de transporte y la persistencia de este tipo de discriminación y prejuicios de su falta de capacidad y habilidad para conducir de manera segura y con pericia. Para agravar la situación se añade el problema de la falta de relevo generacional. Las cifras son preocupantes ya que se estima que el 70 % de los conductores tiene más de 50 años y que la edad media de estos profesionales es de 47 años (la franja de edad mayoritaria es de 50 a 54 años). Por tanto, la plantilla se encuentra notablemente envejecida y el ingreso previsible de personas jóvenes y/o mujeres es escaso y lento.

En este panorama complejo no puede dejar de referirse la proliferación de ciertas irregulares laborales que se han expandido dentro del sector del transporte de mercancías por carretera y contra los que está luchando enconadamente desde hace unos años la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (en estrecha colaboración con la Inspección de Transporte por Carretera). Se trata de distintas prácticas fraudulentas entre las que destacan, de un lado y en el plano nacional, el fenómeno de los “falsos transportistas autónomos” y de las cooperativas ficticias de trabajo asociados de transportes<sup>28</sup>, que hace referencia tanto a las personas que trabajan simuladamente en régimen autónomo como al uso torticero de la fórmula cooperativista para evitar la aplicación de la normativa laboral y “precarizar las condiciones de trabajo de personas que deberían estar contratadas como asalariados en la empresa, para la que, principalmente, o en exclusiva, trabaja la

---

<sup>28</sup> Consultar la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, nº 2263/2018, de 18 de mayo, que en unificación de doctrina (STSJ de Navarra, de 5 de junio de 2015 y STSJ de la Comunidad Valenciana, de 13 de julio de 2016), analiza la posible aplicación de la normativa laboral a un trabajador, socio colaborador de una cooperativa vasca de transportes (cooperativa de trabajo asociado del transporte) y falla a favor de mantener la existencia de una auténtica relación de trabajo entre ambas partes contratantes (sin que rija, por tanto, para este supuesto la excepción de los TRADE, prevista en el art. 1.3, letra g, del Estatuto de los Trabajadores), a tenor de la carencia de actividad de la cooperativa.

cooperativa”<sup>29</sup>. De otro lado y en el plano transnacional, preocupan los ilícitos laborales llevados a cabo por las denominadas “empresas buzón” en relación con las personas conductoras desplazadas en el territorio europeo (este tipo de empresas son entidades mercantiles que cubren el transporte transnacional de mercancías dentro de la Unión Europea y que bordean la legalidad al aprovecharse de la libre prestación de servicios transnacionales para contratar a personas trabajadoras en el país de origen donde tienen sede – aunque no tengan actividad real – y desplazarlas a otros países de la UE – donde sí prestan servicios – con la finalidad de reducir costes salariales y de Seguridad Social).

En definitiva, mejorar este escenario pasa por dignificar la profesión, instaurar un verdadero modelo de trabajo decente, inclusivo y de calidad en el sector (para asalariados y autónomos) y combatir de manera efectiva la expansión del fraude laboral en esta rama de actividad para garantizar los derechos de las personas trabajadoras.

#### **IV. Análisis de las condiciones de trabajo y de protección social de los/as conductores/as (en particular, de los/as que se encuentran desplazados/as)**

A partir de lo expuesto en los apartados anteriores, se pueden examinar con mayor conocimiento de causa las condiciones de trabajo y de protección social del colectivo profesional más emblemático del sector, es decir de los/as conductores/as de camiones y vehículos a motor (sobre todo, de quienes se encuentran desplazados en el marco de un contrato de transporte transnacional). En adelante se van a analizar con detalle esas condiciones laborales para comprobar si las reformas legales que se han dictado en los últimos años (desde 2020 hasta la fecha) están consiguiendo mejoras sustantivas y si se están reforzando los derechos de los conductores y chóferes, ya sean asalariados, trabajen como autónomos o estén asociados en cooperativas de transporte. En consecuencia, para verificar los niveles de trabajo decente que presenta el sector del transporte de mercancías por carretera, independientemente de la modalidad en que se ejerza.

En esta línea, hacer referencia no solo a las condiciones de trabajo de los conductores que prestan servicios por cuenta ajena, sino también a los/as camioneros/as que trabajan por cuenta propia tiene pleno sentido toda vez que, en instancias europeas y nacionales, se plantea la necesidad de que exista un trabajo autónomo de calidad y un autoempleo con unos mínimos de protección (alineado con el ODS 8 de la Agenda 2030, meta 3), a la vez que se advierte de la vulnerabilidad que pueden padecer las personas trabajadoras en el ejercicio de su actividad (no solo los TRADE). Al fin y al cabo, las diferentes formas de autoempleo (ya sea individual – trabajo autónomo –, ya sea colectivo – trabajo asociado –) son parte esencial del tejido económico y productivo español, por lo tanto, también deben caminar por la senda del desarrollo sostenible y contribuir a la transición ecológica

---

<sup>29</sup> FAJARDO GARCÍA, G., “Las cooperativas de transporte, socios colaboradores y falsas cooperativas. Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, nº 2263/2018, de 18 de mayo”, *Revista de Derecho Mercantil*. Madrid: Thomson Reuters Aranzadi, 2019, 313, p. 356.

justa<sup>30</sup>. Esa es la óptica que mantienen la Estrategia Nacional del Impulso del Trabajo Autónomo (ENDITA) 2022-2027<sup>31</sup> y las modernas propuestas de elaboración de un futuro Estatuto del Trabajo para el siglo XXI<sup>32</sup>.

Comenzando por una de las condiciones laborales más determinante, la retribución, hay que advertir que, en el caso de los conductores asalariados dedicados al transporte por mercancías, se trata de salarios exigüos, sobre todo en relación con las duras y exigentes condiciones de trabajo que deben soportar estos profesionales<sup>33</sup>. Por lo tanto, es normal que un trabajo duro, combinado con salarios parcos disuada a quienes se estén planteando ejercer este oficio. Los sindicatos y las compañías dedicadas al transporte por carretera habrán de plantearse negociar políticas retributivas atractivas y alicientes económicos sugerentes para mantener su plantilla de conductores y para atraer talento joven<sup>34</sup>.

De otra parte, la prestación de servicios de los conductores y conductoras está muy condicionada por su participación en la labor de carga y descarga de las mercancías (tanto en el origen como en el destino del porte), ya que suele ser habitual verse obligados a realizar esta tarea y porque, además, se trata de una actividad física que puede acarrear riesgos de caídas y lesiones; incluso en el caso de que el/la conductor/a no contribuyan personalmente a su realización, debe esperar a que dicha carga o descarga se lleve a cabo por parte de las personas encargadas de ello, lo que supone unos tiempos de paralización con los que debe contar (en el caso del transportista autónomo es un lapso de tiempo de inactividad que tiene un coste económico y en el supuesto del conductor asalariado dicha espera incide sobre las horas no productivas y, en consecuencia, añade penosidad al desarrollo de su trabajo – altera descansos, vuelta a casa, conciliación, etc –).

Hay que recordar, además, que la jornada de trabajo del conductor se desarrolla generalmente fuera del centro de trabajo al que está adscrito (en misión) puesto que su

---

<sup>30</sup> CRUZ VILLALÓN, J., “Envejecimiento del Estatuto de los Trabajadores y necesidad de una reforma integral”, Briefs AEDTSS, 45, Asociación Española de Derecho del Trabajo y la Seguridad Social, 2024, pp. 2-3.

<sup>31</sup> Resolución de 24 de mayo de 2023, de la Secretaría de Estado de Empleo y Economía Social, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de junio de 2022, por el que se aprueba la Estrategia Nacional del Impulso del Trabajo Autónomo (ENDITA) 2022-2027 (BOE núm. 130, de 1 de junio de 2023).

<sup>32</sup> SALA FRANCO, T. “Reflexiones acerca de un estatuto del trabajo para el siglo XXI”, Briefs AEDTSS, 1, Asociación Española de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, 2024, pp. 1-2.

<sup>33</sup> Por todos, Convenio Colectivo del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera y Logística de la Provincia de Barcelona, 2011 a 2023 (BOBP de 13/3/2020) y Convenio Colectivo de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia, 2016-2018 (ampliación de la ultraactividad y actualización de las tablas salariales en BORM, nº 109, de 13.5.2017). Y como antecedente, consultar el II Acuerdo General para las Empresas del Transporte de Mercancías por carretera (BOE nº 78, de 29/3/2012).

<sup>34</sup> Acordando salarios que eleven los establecidos convencionalmente en el sector (según la Comunidad Autónoma) o en las distintas entidades mercantiles. Como muestra, Convenio Colectivo del Sector Transportes de Mercancías por Carretera, suscrito por la organización empresarial COMAT y por la representación sindical UGT y CC OO (BOCM núm. 66, de 18 de marzo de 2023) y Convenio Colectivo de Transcat, S.L. (BOE núm. 6, de 7 de enero de 2020).

actividad laboral es el desplazamiento de las mercancías mediante el vehículo a motor que conduce a través carreteras, autovías o autopistas del territorio nacional o extranjeras. Es decir, la prestación de servicios del trabajador consiste principalmente en el despliegue de una actividad vial profesional, que implica la circulación rodada con vehículo a motor, sujeta a ciertos factores ajenos al conductor de los que depende su seguridad e integridad física, en caso de producirse un accidente de tráfico durante el desplazamiento (accidente laboral de tráfico en misión)<sup>35</sup>. Algunas de esas circunstancias son, por ejemplo, las condiciones del vehículo de transporte (cuya puesta a punto, mantenimiento, etc son responsabilidad de la empresa transportistas o de él mismo si es trabajador autónomo), el estado de la calzada, la conducción de terceros, las inclemencias climáticas, etc. Por lo que afecta al conductor, en estos puestos son necesarios altos niveles de concentración para evitar distracciones o descuidos que puedan provocar un accidente de tráfico. En resumen, el trabajo del conductor está expuesto a los riesgos del tráfico por carretera y a la importante siniestralidad vial.

Siguiendo con la descripción de las circunstancias en las que estas personas desempeñan su trabajo, es importante señalar que la actividad de conducción de vehículos de transporte se suele desarrollar en solitario, ya que, por motivos de ordenación del trabajo (a turnos y en horarios atípicos impuestos por el abastecimiento de bienes y productos) y de reducción de costes de personal, no es común que el chófer vaya acompañado de otro conductor. Aparte de estas jornadas con cierto grado de aislamiento, hay que advertir que el conductor ha de mantener una misma postura, sentado al volante, durante gran parte de su jornada laboral, día tras día (unos tiempos de trabajo que quedan registrados en el correspondiente tacógrafo, como quedan también evidenciados los descansos obligatorios), lo que supone una vida normalmente presidida por el sedentarismo.

Esta situación compleja se agrava por el hecho de que es frecuente que los descansos deban realizarse en ruta, en restaurantes o áreas de descanso en vías de servicio (normalmente públicas) habilitadas al efecto. En este sentido, una queja frecuente de los transportistas y conductores de camiones es la falta de áreas de descanso, con servicios adecuados a sus necesidades (comida, ducha, habitación, etc) y, sobre todo, con suficientes medidas de seguridad ya que, al tener que pararse en arcenes, gasolineras o aparcamientos especiales que no tienen vigilancia especial, se sienten más expuestos a robos, asaltos y agresiones que implican pérdida de la mercancía, destrozos en los vehículos o violencia sobre su persona.

---

<sup>35</sup> Según las cifras de siniestralidad del Instituto Nacional de Seguridad y Salud (INSST), a partir de Accidentes de Trabajo 2022, los vehículos pesados (camiones y autobuses) representan el 7,1 % de los accidentes laborales de tráfico, según el tipo de vehículo. Además, los conductores se encuentran entre los principales grupos de riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico (ALT).

Es importante subrayar las exigencias de estos puestos de trabajo en relación a la ordenación del tiempo de trabajo (sometidos a las urgencias en los plazos de entrega de las mercancías, sobre todo las perecederas) y a los períodos de descanso (cuya rigurosa regulación deben cumplir, so pena de sufrir cuantiosas multas o sanciones, sobre todo en lo relativo a los tacógrafos y la documentación que deben portar en el vehículo para ser exhibida en caso de que les exija por la autoridad competente en carretera). El cumplimiento de los vencimientos de la entrega de los productos, unido a la exigente normativa sobre descansos, propicia que desarrollen elevados niveles de estrés y ansiedad. En los supuestos de conductores desplazados españoles que trabajan en el marco de un contrato de transporte internacional, hay que contar también con otra circunstancia añadida estresante: en el punto de llegada, las más de las veces deberán utilizar un idioma diferente al castellano para comunicarse con quienes reciben las mercancías.

Tampoco se pueden dejar de recalcar las dificultades que tienen las personas conductoras para conciliar la vida personal, familiar y laboral y para conseguir un adecuado ejercicio de la corresponsabilidad, tanto para hombres como para mujeres. Esto se debe a distintos factores como son los horarios especiales y a turnos o el hecho de que la jornada de trabajo transcurra en numerosas ocasiones fuera de la localidad de residencia, con problemas en el retorno que pueden implicar ocasionalmente pernoctaciones fuera del domicilio personal o familiar. En el caso del transporte internacional, donde suele ser imposible la vuelta a casa en la misma jornada, se acumulan los días lejos del domicilio y, por tanto, de la familia, allegados y amigos, a la vez que se complica el disfrute de una vida privada y un ocio regular en el lugar de residencia.

Desde luego, desde la perspectiva de la seguridad y salud en el trabajo, es fácil concluir que los y las profesionales de la conducción tienen unas singulares condiciones laborales (más aún, aquellos que están desplazados temporalmente fuera del territorio español por motivo de un transporte internacional). Su trabajo se desarrolla expuesto a diversos y variados riesgos que tienen que ver con la conducción y el estado de los vehículos a motor, la circulación por carretera, la movilidad internacional, la carga de mercancías, la climatología, el estado de la red viaria, los plazos de entrega de los productos, la sujeción a las reglas sobre descansos, etc. Este cúmulo de circunstancias de muy distinta índole y el conjunto de condicionantes (externos e internos), que concurren en su puesto de trabajo determinan de forma definitiva la peligrosidad, insalubridad, toxicidad y penosidad de su actividad. En consecuencia, será oportuno reflexionar sobre las medidas específicas que habrá que arbitrar para prevenir las situaciones que puedan poner en peligro su seguridad e integridad personal y que afecten a su salud (tanto física como psíquica).

Para concluir, hay que hacer mencionar que, a la fecha de redacción del presente estudio, las personas conductoras no tienen derecho a la jubilación anticipada. Lo cierto es que, a pesar de las históricas peticiones sindicales que se acumulan en este sentido, los poderes

públicos no han esbozado medida alguna que permita un adelanto de la jubilación a este colectivo de profesionales o que ofrezca una solución alternativa satisfactoria para los afectados. En los últimos años, con unos datos de siniestralidad vial que no parece factible reducir (sobre todo en cuanto a cifras de accidentes mortales de tráfico) y un volumen del tráfico de mercancías por carretera en alza, esta problemática tiene visos de adquirir una magnitud y protagonismo considerables.

## **V. Avances legales y propuestas de mejora para alcanza un modelo socialmente justo**

En especial desde 2022, se ha dictado en España una batería de medidas legales cuya finalidad es reforzar la sostenibilidad social y económica del transporte de mercancías por carretera. El objetivo de tales normas es avanzar un paso más en el camino iniciado años atrás para mejorar las condiciones de trabajo y las garantías de los derechos de las personas que trabajan en el transporte de mercancías por carretera (en particular de los hombres y mujeres transportistas y conductores asalariados, con especial cuidado de quienes están desplazados en territorio de la UE), para lo cual se crean nuevos instrumentos que permitan a la ITSS (en colaboración con la ITT) combatir de manera más efectiva el fraude laboral en el sector<sup>36</sup> y, a la vez, se establecen iniciativas que aumenten la competitividad en esta rama de actividad (que debe afrontar importantes retos derivados de la eficiencia energética y la descarbonización).

### **1. Las últimas novedades legales que refuerzan los niveles de sostenibilidad social**

Las nuevas normas que van a ser analizadas en este apartado vienen a completar, entre otras cuestiones, las importantes regulaciones ya existentes en materia de ordenación y control de los tiempos de conducción, los períodos de descanso de los/as conductores/as, el uso obligatorio del tacógrafo, así como la fijación de las actividades y colectivos excluidos de su cumplimiento; temáticas que, para ser justos, han tenido una transcendencia notable en el plano de los derechos laborales y la mejora de la seguridad y salud en el trabajo de los profesionales del transporte de mercancías por carretera (sean personas asalariadas o autónomas). Hasta cierto punto, aquellas normas anteriores y las ahora dictadas, incorporan medidas que obedecen a la necesidad de transposición de directivas y reglamentos europeos a nuestro ordenamiento jurídico interno y a la necesidad de actualizar la normativa española a las sucesivas e ingentes modificaciones del Derecho de la Unión Europea (caso del Real Decreto 729/2022, de 6 de septiembre, sobre tiempos de conducción y descanso<sup>37</sup>).

---

<sup>36</sup> Motivo por el que fue elaborado el Protocolo de actuación contra el fraude en las contrataciones de trabajadores en el sector del transporte, suscrito por la Inspección de Transporte Terrestre y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en 2021. <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/vie-23072021-1520>

<sup>37</sup> Real Decreto 729/2022, de 6 de septiembre, por el que se modifica el 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. Esta norma es consecuencia de la publicación del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero

En particular, las iniciativas legales más reseñables que han supuesto nuevos (aunque moderados) avances en los niveles de sostenibilidad del sector de la logística y el transporte son los siguientes cuatro reales decretos ley (subrayando que es el primero de ellos el que concentra las novedades más significativas en las condiciones laborales de los conductores asalariados y el desempeño de la actividad profesional de los transportistas autónomos: a) Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057 de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras; b) Real Decreto-Ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania; c) Real Decreto-Ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma; d) Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.

Consecuencia de tales iniciativas legales, se han visto afectadas distintas normas relevantes, del transporte y laborales, como son la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (modificada por la Ley 13/2021) – LOTT –, la Ley 45/1999 sobre el desplazamiento de los trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías, el Real Decreto Legislativo 5/2000 que aprueba la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social (LISOS) y la Ley 23/2015 Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social (LOSITSS). De igual modo, para un acomodo completo del acervo jurídico interno se han dictado a lo largo de 2022 y 2023 otras decisiones reglamentarias, entre las que destaca el antes citado RDL 729/2022 o dos resoluciones de la Dirección General del Transporte Terrestre: la Resolución de 18 de marzo de 2022, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera y la Resolución de 22 de mayo de 2023, por la que se establecen los sistemas y las características que deben reunir los documentos de control

---

de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y por el Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos.

administrativo en soporte electrónico exigidos en los transportes por carretera; a ambas decisiones se unen la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022, y la Orden TMA/758/2022, de 27 de julio, por la que se modifica la Orden TMA/370/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022; y también la Resolución de 6 de mayo de 2022, del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, por la que se establecen procedimientos de control de la jornada laboral de conductores en el sector de transportes por carretera, de acuerdo con lo establecido en la Directiva 2020/1057, de 15 de julio.

Las mejoras sociolaborales alcanzadas por los cuatro primigenios reales decretos leyes dictados entre marzo y agosto de 2022<sup>38</sup> (y la consiguiente cascada de modificaciones normativas en el campo del transporte), se pueden dividir en tres bloques:

### **1.1. Mejoras en las condiciones de trabajo de los/as conductores/as**

La medida más destacada (y querida) por los sindicatos y asociaciones de transportistas es la que dicta el RDL 3/2022 en marzo, al añadir la Disposición Adicional 13ª a la LOTT, para establecer en todas las operaciones realizadas en territorio español restricciones a la participación de las personas conductoras en determinadas operaciones (de carga y descarga) de la mercancía (exceptuándose solo algunas actividades), siempre que el vehículo de transporte tenga más de 7,5 toneladas. Ciertamente es que unos meses después, en agosto del mismo año, ha de ver la luz el RDL 14/2022 para sean clarificados algunos aspectos que habían quedado pendientes, relativos a las excepciones a dicha limitación por lo atinente a los supuestos de carga fraccionada (con reforma de la ya existente DA 13ª de la LOTT). La novedad es que, finalmente, en la carga fraccionada (es decir, cuando son necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación u otras similares), solo cabe la excepción a la participación en la carga y descarga cuando dicha actividad no afecte al período de descanso de la persona trabajadora, se realice dentro de la jornada diaria de la misma, sea posible su regreso al centro operativo habitual de trabajo o a su lugar de residencia y se efectúe dentro de un contrato de duración igual o superior a un año entre la empresa que realiza la carga y la empresa porteadora.

Así pues, de la prohibición de participación en la carga y descarga se van a excluir, como era de prever, aquellas situaciones en las que esté justificado que sea el propio conductor/a quien lleve a cabo dichas tareas, ya sea por razones de eficiencia de la operación o de su

---

<sup>38</sup> CONDE COLMENERO, P., “Necesario y urgente refuerzo de la sostenibilidad en el sector del transporte de mercancías por carretera: mejora de las condiciones laborales y la protección social de las personas trabajadoras (particular referencia al desplazamiento de quienes conducen)”, *Revista de Trabajo y Seguridad Social*. Madrid: Ed. CEF, 2022, 471, p. 144-156.

propia seguridad. Estas excepciones afectan, entre otras, a mudanzas, vehículos cisterna, grúas de auxilio en carretera, al transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta (en los términos antes señalados), así como a los servicios de paquetería y otros similares que impliquen recogida y reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos fácilmente manipulables por una persona (ante los que existía cierta expectativa). En cualquier caso, hay que valorar positivamente la medida puesto que se restringe de manera importante la participación activa en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y sus soportes, envases, contenedores o jaulas. Con este avance se protege a la persona trabajadora como parte débil en el proceso y se mejoran sus condiciones de su seguridad y salud, ya que los conductores y transportistas no suelen tener posibilidad de pactar en otro sentido la responsabilidad de realizar la carga y descarga, y pueden ver comprometida su seguridad personal (es una actividad que supone un aumento de la peligrosidad y penosidad del puesto de conductor/a).

A la vez, el RDL 3/2022 actualiza el régimen sancionador de la LOTT (arts. 138 a 143), sobre todo en lo que respecta a las infracciones relativas a las nuevas limitaciones en la carga y descarga y a los descansos de los/as conductores/as. De este modo, se refuerza, como era deseable, la actuación de la Inspección de Transporte Terrestre<sup>39</sup> y se ajusta dicho régimen sancionador al Reglamento (CE) 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (vigentes desde agosto de 2020). En este sentido, conviene señalar que las nuevas infracciones introducidas (tanto graves como muy graves) están relacionadas con la participación del conductor/a en la carga y descarga ahora proscritas, con el incumplimiento empresarial de los descansos de los conductores/as y la falta de organización del trabajo que impida el regreso de estos/as a su lugar de residencia en los plazos preceptivos (ahora, por ejemplo, el art. 140.41 LOTT considera infracción muy grave la participación del conductor en aquellas operaciones de carga y descarga específicamente prohibidas). En paralelo, se efectúa el correspondiente ajuste en las sanciones y multas a imponer por las nuevas infracciones incorporadas (que están comprendidas entre los 801 y los 6.000 euros).

Otra medida aplaudida por sindicatos y asociaciones es la rebaja del “tiempo de espera” o de “paralización” del vehículo. El RDL 3/2022 modifica el art. 22 de la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías para bajar de dos horas a una hora el plazo a partir del cual se considera que se produce esta situación de inmovilización del vehículo, por lo que se disminuye el tiempo que la persona transportista ha de esperar para que concluya la carga y descarga del vehículo desde su puesta a disposición para este fin, y por tanto para que tenga derecho a una indemnización. La regulación de la duración

---

<sup>39</sup> MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (2024). *Plan de Inspección de Transporte por Carretera para 2024*. Recuperado de: [https://www.transportes.gob.es/recursos\\_mfom/plan\\_de\\_inspeccion\\_de\\_transporte\\_por\\_carretera\\_2024.pdf](https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/plan_de_inspeccion_de_transporte_por_carretera_2024.pdf).

de estos tiempos de espera no solo afecta al posible resarcimiento económico que pueda percibir quien realiza el transporte (importante para compensar el coste de su inactividad), sino que incide directamente sobre las horas no productivas de las personas trabajadoras y, en consecuencia, sobre sus condiciones laborales y las circunstancias de mayor penosidad en las que se desarrolla su actividad (ordenación de los descansos y exigencias en la vuelta a casa, dificultades de conciliación, etc).

## **1.2. Mejoras que afectan a los/as conductores/as desplazados/as**

Otra medida clave, por el considerable aumento del transporte internacional, consiste en el establecimiento de normas especiales para las personas conductoras desplazadas, que trabajan en el marco de una prestación de servicios de transporte internacional por carretera (de mercancías o de viajeros). La novedad reside en la modificación que realiza el RDL 3/2022 en la Ley 45/1999 sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, incorporando en dicha norma el Capítulo V (arts. 18 a 25), dedicado expresamente a los/as conductores/as en el transporte por carretera. En el fondo de este cambio legal subyace la urgencia por transponer los imponderables progresos y exigencias establecidas en la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera. El objetivo último es ir un paso más allá en el establecimiento de unas adecuadas condiciones laborales de las personas trabajadoras desplazadas (en particular de los/as conductores/as desplazados/as), combatir las prácticas fraudulentas de las “empresas buzón” y, a la vez, garantizar la libertad de las empresas transportistas (en su mayoría, pequeñas compañías) para prestar servicios transnacionales, sin que estas tengan que sufrir barreras administrativas desproporcionadas ni controles discriminatorios, pero que les permitan el cumplimiento fiel de la legislación social.

En cuanto al ámbito de aplicación, hay que aclarar que las nuevas normas especiales serán aplicables solo a los/as conductores/as desplazados/as temporalmente en España que trabajen por cuenta ajena y que actúen en el marco de una prestación de servicios transnacional (en ejecución de un contrato celebrado entre su empresa y el destinatario de la prestación de servicios, que esté establecido o que ejerza su actividad en España). Por lo tanto, esta beneficiosa regulación específica no es aplicable a las personas transportistas que sean trabajadores autónomos.

Lo determinante es que, cualquiera que sea la legislación aplicable al contrato de trabajo y la duración del desplazamiento, a los/as empleados/as conductores se les han de garantizar las condiciones de trabajo establecidas en la legislación laboral española (tiempo de trabajo, salario mínimo, igualdad de trato, vacaciones anuales, menores, ...), según los arts. 3 y 18 Ley 45/1999. Por supuesto, se establecen unos supuestos de

exclusión, según los cuales no serán considerados “trabajadores desplazados” los conductores/as de transporte bilateral de mercancías, aunque sí tendrán esta consideración los conductores del transporte interno o de cabotaje. Para facilitar el control de dichas exclusiones y de los documentos de comprobación exigibles por las autoridades, la persona que conduce queda obligada a llevar consigo la prueba en papel o en formato electrónico que justifique el tipo de transporte desarrollado (carta de porte electrónica e-CMR).

Otra de las particularidades de nuevo cuño es el establecimiento de dos obligaciones específicas que tendrán que cubrir las empresas transportistas en relación con el desplazamiento de conductores/as: 1ª) Respecto del contenido de las comunicaciones sobre el desplazamiento: han de incluir la identidad de la empresa transportista, los datos de contacto de un gestor de transporte, la identificación, domicilio y número de permiso de conducir del conductor/a, la fecha de inicio del contrato de trabajo y la legislación aplicable al mismo, la fecha de inicio y fin del desplazamiento, la matrícula del vehículo, el tipo de servicio de transporte, etc.; 2ª) Sobre la documentación que les pueden requerir las autoridades con competencias inspectoras (Inspección de Transporte Terrestre e Inspección de Trabajo y Seguridad Social), tanto en carretera como en los locales de las empresas: habrá que facilitar la comunicación del desplazamiento, carta de porte electrónica e-CMR, datos del tacógrafo, contrato de trabajo, remuneración del conductor en el desplazamiento, fichas de horario del conductor y prueba de los pagos (en particular, todo lo referente a jornada y descansos, según la Resolución de 6 de mayo de 2022 de la ITSS). Precisamente, para fortalecer la colaboración y el auxilio entre la ITT y la ITSS en relación con las novedades en el desplazamiento de conductores/as, se modifica el art. 16 de la LOSITSS en el sentido de obligar a que la ITT facilite toda la información necesaria a la ITSS.

Como colofón, se establece una regla particular sobre el cómputo de la duración del desplazamiento para los conductores y conductoras, en cuanto al momento de determinar su finalización (cuando el conductor deja el Estado miembro de acogida) y su no acumulación a períodos de desplazamiento previos, realizados por el mismo conductor o por otro conductor al que haya sustituido. En el caso de períodos que no sean calificables de “largo de desplazamiento” (más de 12 meses), los más comunes en el transporte por carretera, las empresas transportistas no han de dar garantía sobre algunas condiciones de trabajo añadidas (art. 3.8 Ley 45/1999 para los desplazamientos de larga duración).

Mención aparte merece las novedades relativas a la sanción de prácticas fraudulentas en los desplazamientos de conductores/as, con las que se pretende reforzar la lucha contra las prácticas irregulares de las “empresas buzón”. Por este motivo, el RDL 3/2022 modifica la LISOS y la LOSITSS. La modificación de la LISOS se lleva a cabo para incorporar sanciones relativas a las nuevas obligaciones establecidas con la reforma y reforzar el régimen de responsabilidades empresariales, actuando en dos planos. Por un lado, el plano laboral donde, de un lado, se considera infracción muy grave el

incumplimiento de las obligaciones sobre desplazamientos de conductores/as, tanto la ausencia de comunicación como la falsedad u ocultación de datos de la misma, para intentar acabar especialmente con las actuaciones engañosas de las “empresas buzón” y el “dumping social” (art. 10.3, letra a y b LISOS), y de otro lado, se entiende que tendrán responsabilidad solidaria con la empresa transportista para responder de las infracciones muy graves ciertos agentes involucrados en las obligaciones con los conductores/as desplazados/as (cargadores, gestores u operadores del transporte, etc) – art. 42.4 LISOS –. Por otro lado, el plano de protección social, considerando infracción muy grave incumplir lo dispuesto en los Reglamentos de la Unión Europea sobre Coordinación de Sistemas de Seguridad Social (883/2004 y 987/2009), respecto a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable a las situaciones de movilidad laboral intraeuropea<sup>40</sup> (art. 23.1, letras l) y m) LISOS), en dos casos: cuando dicho incumplimiento dé lugar a la inscripción o alta en el sistema de seguridad social español de empresas, trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia; o bien, cuando dicho incumplimiento dé lugar a la falta de alta y cotización en el sistema de seguridad social español de personas desplazadas a España desde otro Estado Miembro de la Unión Europea, ya se trate de una empresa que desplace trabajadores para prestar servicios por cuenta ajena o de personas que se desplacen para prestar servicios por cuenta propia.

### **1.3. Leves aplazamientos del pago de cuotas a la Seguridad Social para empresas y transportistas autónomos/as**

En último lugar, hay que hacer referencia a la medida de protección social que contiene el art. 28 del RDL 6/2022 y que, a nuestro juicio, poseen un escaso alcance temporal y suponen un escaso alivio dinerario, sobre todo si se piensa en los acuciantes problemas de morosidad y viabilidad que atraviesan las pymes y los/as transportistas autónomos/as del sector<sup>41</sup>. Se trata del aplazamiento del pago de cuotas a la Seguridad Social y por conceptos de recaudación conjunta y, por tanto, de un instrumento ideado exclusivamente para socorrer a empresas y autónomos/as en sus obligaciones de abonos a la Seguridad Social, por lo que, en este caso, no se traduce en mejora alguna de la situación de vulnerabilidad de las personas conductoras asalariadas. La medida tiene por objeto auxiliar a las empresas y personas autónomas en los plazos para realizar el abono de determinados costes laborales, intentando paliar con ello las sustanciales consecuencias económicas y sociales que venía generando la guerra en Ucrania hasta esa fecha de 2022, en particular por la extraordinaria carestía de los combustibles que incide especialmente en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. A grandes rasgos, hay que señalar que los beneficiarios de la moratoria serán las empresas que tengan personas trabajadoras de alta en el régimen general de la Seguridad Social y quienes estén incluidos en el régimen especial de los trabajadores/as por cuenta propia que desarrollen su actividad en

---

<sup>40</sup> LÓPEZ GANDÍA, J., “El desplazamiento transnacional de trabajadores: regulación aplicable en materia de Seguridad Social”, *e-Revista Internacional de Protección Social*, 2022, 1 Extraordinario, pp. 16-73.

<sup>41</sup> HIERRO HIERRO, F. J., “Algunas notas sobre la regulación de urgencia reciente: reales decretos-leyes 4, 5 y 6/2022”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*. Madrid: Aranzadi, 2022, 253, pp. 41-42.

el sector del transporte urbano y por carretera; además, los importes aplazables serán tan solo los devengados entre abril y julio de 2022 para las empresas y entre mayo y agosto de 2022 para autónomos/as. Por otra parte, se establecen ciertas reglas particulares, en cuanto al plazo para efectuar la solicitud (10 primeros días naturales), el interés devengado (0,5 %), resolución (única), amortización (pagos mensuales), etc.

Algo más tarde en el tiempo y por similares razones conexas con el conflicto bélico en Ucrania y el cumplimiento de normativa europea relacionada con la ordenación del transporte terrestre (y con otras materias), se establecerán algunas medidas que, entre otras cosas, afectan al arrendamiento de vehículos con conductor, pero que no aportan novedades en la mejora de las condiciones laborales y de protección social de las empresas, las personas transportistas autónomas o los/as conductores/as asalariados/as del ámbito del transporte de mercancías por carretera (el Real Decreto-Ley 5/2023<sup>42</sup>).

## **2. Cuestiones pendientes y propuestas de mejora**

Una vez examinadas las medidas legales que han supuesto ciertos avances en las condiciones laborales y profesionales de las personas conductoras, es momento de hacer balance sobre las cuestiones laborales que no han sido acometidas y ofrecer propuestas de mejora en las distintas vertientes.

### **2.1. En el acceso a la profesión y la cualificación requerida**

Es obvio que en esta vertiente se pueden idear e implementar medidas complementarias a las que ya se han puesto en práctica. Medidas que faciliten el acceso al oficio de conductor/a profesional, que minoren el coste de la cualificación necesaria para ingresar en el colectivo y que estén especialmente pensadas para las personas jóvenes y para las mujeres. Algunas de ellas pueden ser, por ejemplo, ofrecer más formación pública reglada (de menor coste que la oferta privada que tienen los centros de conductores y autoescuelas) que se pueda cursar en distintas regiones y municipios del territorio español (y no solo en puntuales localidades de Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia o Andalucía, donde actualmente se ofrece).

La formación podría ofrecerse en forma de ciclos de Formación Profesional de grado medio para la conducción y el conocimiento de la logística moderna (ajustados a las nuevas exigencias impuestas por la Ley Orgánica 3/2022, de 31 de marzo, de ordenación e integración de la Formación Profesional). Las iniciativas también pueden incluir ayudas económicas directas a desempleados para que cursen la formación necesaria para obtener el permiso de conducción de camiones (C), sobre todo destinadas a las personas jóvenes,

---

<sup>42</sup> Real Decreto-Ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.

de entre 18 y 30 años, y a las mujeres<sup>43</sup>. De esta manera se podrá paliar la escasez de conductores/as, asegurar el relevo generacional y reducir la brecha de género que existen en el sector.

## **2.2. En la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y el ejercicio de la corresponsabilidad**

Es notorio que se deben intentar arbitrar mecanismos eficaces para superar las particulares dificultades de conciliación de la vida, personal, familiar y laboral que tienen quienes se dedican a la conducción en el transporte de mercancías, debido a las singularidades del desempeño de su puesto de trabajo y de su actividad al volante. Las circunstancias que obstaculizan esta conciliación e imposibilitan una adecuado ejercicio de la corresponsabilidad fueron examinadas en el apartado IV y constituyen uno de los más importantes motivos de descontento entre asalariados y autónomos. De seguro, una mejoría de este aspecto clave para garantizar la continuidad generacional y el acceso de la mujer a este sector masculinizado será beneficioso puesto que hará más atrayente este oficio, conseguirá aumentar la satisfacción laboral de estos profesionales, influirá en su deseo de no abandonar la profesión antes de tiempo y actuará, además, como imán para atraer talento femenino y joven que cubra el enorme número de puestos vacantes.

El diseño de estos instrumentos no tiene que reservarse a las especificaciones legales (las existentes ya han ido avanzado con las sucesivas reformas del Estatuto de los Trabajadores en esta materia – arts. 34, 37, 46 ET y otras – y las venideras tendrán siempre un carácter genérico, pensado para la generalidad de las personas trabajadoras, sin atención a las particularidades de cada puesto), sino que es bastante conveniente que sean los acuerdos negociados (de sector<sup>44</sup> o de empresa<sup>45</sup>) quienes tomen el protagonismo en la elaboración de fórmulas de conciliación más efectivas, dada su condición normativa más flexible y por la cercanía que poseen a las singularidades del sector, al tipo de puesto del conductor/a y a la plantilla de cada compañía. En cualquier caso, las empresas de transporte más sensibles con la conciliación y más conscientes de la grave falta de conductores (hombres y mujeres) ya se están poniendo manos a la obra para diseñar, por la vía de las buenas prácticas empresariales de responsabilidad social, algunas medidas imaginativas, atractivas, realistas y factibles que vayan un paso por delante de la legalidad (en forma de permisos retribuidos peculiares, adaptaciones de jornada sui generis u otras alternativas pensadas específicamente para quienes conducen y que desborden al alza los mínimos previstos en el ET y las normas complementarias).

---

<sup>43</sup> Una iniciativa que ya se está llevando a cabo con éxito en zonas eminentemente logísticas y de transporte de mercancías, que concentran gran número de transportistas y empresas dedicadas al transporte nacional e internacional, como es la Región de Murcia, que a través de su Servicio Regional de Empleo y Formación – SEF – organiza hasta 10 cursos gratuitos de 485 horas para unos 150 alumnos en ocho municipios. [https://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=116277&IDTIPO=10&RASTRO=c\\$m120,126,2166](https://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=116277&IDTIPO=10&RASTRO=c$m120,126,2166).

<sup>44</sup> Vid. Convenio Colectivo del Trabajo del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera de la provincia de Valencia 2023-2026.

<sup>45</sup> Vid. Convenio Colectivo de Transcat, S.L. (BOE, núm. 6, de 7 de enero de 2020).

Este tipo de políticas empresariales en pro de la conciliación de las personas conductoras también pueden convertirse en realidad por la fuerza que está tomando entre las compañías españolas el denominado Movimiento B Corp. Una iniciativa global (presente en más de 96 países), que está sirviendo de empuje para superar los desafíos sociales y medioambientales a través de la divulgación de buenas prácticas, estándares y herramientas compartidas para ayudar a la transición ecológica y social justa<sup>46</sup>. La posible incorporación al mismo de trabajadores/as, inversores, usuarios, consumidores, centros de enseñanza y colaboradores de las grandes<sup>47</sup>, pequeñas y medianas empresas logísticas y de transporte españolas mejoraría, no solo los aspectos relativos a la conciliación, sino los demás que estamos tratando en el presente estudio.

### 2.3. En la seguridad y salud en el trabajo

Como se ha ido advirtiendo líneas atrás, es preciso reflexionar sobre las singulares condiciones de seguridad y salud en el trabajo de las personas conductoras, asalariadas o autónomas, con el objetivo de identificar y evaluar los riesgos a los que están expuestos (corporales y psicosociales) en el desempeño de su actividad y, en consecuencia, diseñar medidas preventivas acordes a los mismos (conforme a la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y normativa de desarrollo). El trabajo de este colectivo (la conducción profesional de vehículos a motor por carretera destinados al porte nacional o internacional de mercancías) se desarrolla expuesto a riesgos relacionados con el tráfico por carretera, el estado del vehículo, la postura la volante, los niveles de concentración y exigencia de habilidades psicomotoras, la jornadas de trabajo en solitario, la movilidad internacional<sup>48</sup>, la exposición a humos, vibraciones y ruidos, la carga y descarga de mercancías, la climatología, el estado de la red viaria, el sometimiento a los plazos de entrega de los productos, la sujeción a las reglas sobre tiempos de trabajo y descansos, la falta de seguridad en las áreas de descanso en carretera, etc. Resultado de lo expuesto, es común que este tipo de personas trabajadoras desarrollen problemas relacionados con el sueño (como la fatiga y la somnolencia), trastornos musculoesqueléticos por motivos posturales o derivados del trabajo físico al intervenir en la carga o descarga de las mercancías (por ejemplo, el dolor de espalda, problemas circulatorios o lesiones por caídas y sobreesfuerzos), riesgos psicosociales por el cumplimiento apremiante de plazos de entrega, la llegada puntual al destino, el trabajo en aislamiento, el miedo a robos, asaltos y accidentes de tráfico o la comunicación en idioma no nativo (tales como ansiedad y estrés), trastornos nutricionales debidos al régimen de comidas fuera de casa (como la obesidad, la diabetes o complicaciones coronarias), problemas por la exhalación de CO<sub>2</sub>, la vibraciones del motor o el sonido constante del tráfico vial (que se traducen en enfermedades respiratorios, de sordera u otras patologías

---

<sup>46</sup> MAS MACHUCA, M., MAGOMEDOVA, N. y DEVENIN, V. *Ser empresa B Corp en España*. Madrid: Mac Graw Hill, 2024.

<sup>47</sup> Por todas, Primafrío S.L., Transportes J. Carrión S.A., Trans Sese S.L. y Grupo Mazo.

<sup>48</sup> DURÁN BERNARDINO, M., “Movilidad internacional de trabajadores y riesgos laborales. La influencia de los riesgos transnacionales en la salud del trabajador”, *Revista de Derecho Migratorio y Extranjería*. Madrid: Aranzadi, 2021, 57, pp. 135-166.

físicas), hábitos poco saludables derivados de sus horas sentados al volante (por ejemplo, el sedentarismo), etc.

En atención a lo explicado, sería razonable considerar la posibilidad de que los/as conductores/as sean tratados/as como colectivo vulnerable, es decir como personas trabajadoras especialmente sensibles a determinados riesgos, a los efectos preventivos del art. 25 LPRL<sup>49</sup>. Concretamente, en atención a ciertas características personales que pueden reunir, como es la edad avanzada de aquellos conductores y conductoras que han de seguir en activo en una profesión donde existe una notable incidencia de los accidentes laborales de tráfico, que se puede ver agrada por el deterioro psicomotor, de coordinador, agudeza visual, etc. Es decir, para las personas de estas edades (en particular los mayores de 55 años), las empresas deberán arbitrar una tutela preventiva especial ya que en el trabajo de conducción que desempeñan existen factores sobreañadidos de riesgo (relacionados con la alta tasa de siniestralidad en carretera) a los que se pueden verse más fácilmente expuestos por razón de la pérdida de las exigentes habilidades que requiere la conducción de vehículos pesados. Esta condición de colectivo vulnerable por la edad ya fue certeramente diagnosticada por el sindicato Comisiones Obreras en 2020, en su *Informe sobre salud laboral y siniestralidad en el sector del transporte por carretera. Accidentes de trabajo y factores de riesgo*, con base en rigurosos estudios llevados a cabo por el extinto Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) en 2010. Según los resultados que se obtuvieron, “la tasa de incidencia en accidentes de trabajo entre el personal mayor de 55 años en el transporte de mercancías es tres veces superior a la del personal con la misma edad en el conjunto de actividades”<sup>50</sup>. Recientemente, el INSTT ha aprobado la Nota Técnica de Prevención 1176 (2023) sobre edad y diversidad generacional en la gestión de la seguridad y salud, donde se abordan estas preocupaciones y se ofrecen pautas para su adecuado tratamiento preventivo<sup>51</sup>. Estas cuestiones preventivas, tienen que ver, a su vez, con los datos que se ofrecieron líneas atrás sobre el envejecimiento de la plantilla de conductores/as y con los elevados niveles de siniestralidad en carretera. Unas y otras razones están moviendo a los sindicatos a reclamar que los conductores puedan beneficiarse de la jubilación anticipada (como se comentará más adelante).

Si hablamos de accidentalidad vial, son de sobra conocidas las dificultades que entraña la prevención de accidentes laborales de tráfico (sean en misión o in itinere), debido a la complejidad del empresario para controlar, influir y minorar factores externos al lugar de trabajo (como la climatología, la carretera, la conducción de terceras personas, etc). No obstante, en la última década se han dado pasos de gigante en el campo de la seguridad

---

<sup>49</sup> MORENO MÁRQUEZ, A., “Incumplimiento de la normativa sobre descansos respecto del trabajador especialmente sensible”. *Revista Doctrinal Aranzadi Social*. Madrid: Aranzadi, 2013, 9, pp. 329-330.

<sup>50</sup> GABINETE TÉCNICO DE FSC-CCOO, *Informe sobre salud laboral y siniestralidad en el sector del transporte por carretera. Accidentes de trabajo y factores de riesgo*, Madrid, CCOO, 2020, pág. 22-23.

<sup>51</sup> IGARTUA MIRÓ, M.<sup>a</sup> T., *Sistema de Prevención de Riesgos Laborales*. Madrid: Tecnos, sexta edición, 2023, pp. 246-247.

vial laboral<sup>52</sup> que habrá que aplicar de manera efectiva y resolutive a los riesgos a los que se ve expuesto el conductor/a de mercancías por carretera. En esta línea, hay que recordar que las empresas pueden desarrollar Planes de Movilidad y Seguridad Vial, no solo para reducir los accidentes de tráfico en el ámbito laboral (tan presentes en el campo del transporte de mercancías por carretera), sino para conseguir beneficiarse de la reducción de las cotizaciones (según el sistema de incentivos del RD 231/2017, de 10 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral). Una iniciativa que conecta directamente con el antes referido Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (que está en tramitación, aunque acumula retrasos) y el objetivo que marca para que todos y todas “puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire (art. 1).

Una adecuada política de seguridad y salud en el trabajo debe llevar a las empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera a tener en consideración las cuestiones aquí señaladas a la hora de elaborar sus planes de prevención de riesgos laborales, en particular cuando se realiza la evaluación de los tipos de riesgos (que, como se ha visto, concurren en el puesto de conductor/a), en el momento de vigilar su salud y determinar el tipo de reconocimiento médico indicado, al planificar las actividades preventivas, etc. Y, por supuesto, han de estar abiertas a la introducción de medidas creativas, ingeniosas, viables y eficaces para minorar los efectos de dichos riesgos sobre la salud de estos profesionales de la conducción. Medidas que pueden ir, desde instalar neveras frigoríficas en las cabinas de los camiones para que los/as conductores/as puedan disponer de comida casera, fresca y saludable (sin tener que acudir de continuo a restaurantes de carretera), facilitarles formación nutricional (para promover una alimentación sana) u organizar cursos específicos sobre ejercicio físico óptimo y adaptado (que les ayuden a superar el sedentarismo, los periodos de inactividad y fortalecer su estado de salud, física y psicológica), hasta promover que las empresas dedicadas al transporte posean centros logísticos diseminados por el territorio español, a modo de red, donde los/as conductores/as puedan (de manera segura) descansar, asearse, comer, turnarse con compañeros, planificar el retorno al domicilio, etc, es decir espacios dotados con todos aquellos equipamientos necesarios (incluidos huertos ecológicos donde disponer de alimentos recién recogidos que puedan consumir en los viajes y desplazamientos).

---

<sup>52</sup> Herramientas que van desde la ISO 39001:2012 Sistemas de gestión de seguridad vial (RTS) hasta la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas, editada en 2011 por el Ministerio de Trabajo e Inmigración (disponible en [https://www.mites.gob.es/itss/ITSS/ITSS\\_Descargas/Atencion\\_ciudadano/Normativa\\_documentacion/Docum\\_ITSS/GuiaITSS\\_vial.pdf](https://www.mites.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Normativa_documentacion/Docum_ITSS/GuiaITSS_vial.pdf)).

No hay que olvidar, como venimos señalando de continuo, que la preocupación en materia de seguridad y salud en el trabajo alcanza a los/as transportistas que trabajan por cuenta propia y no solo a aquellas personas conductoras que trabajan por cuenta ajena. Como puntualiza con acierto la ENDITA 2022-2027, “las personas que trabajan como autónomas cuentan pues, en términos generales, con una reglamentación menos estricta y protectora en materia de PRL que las personas asalariadas, a lo que habría que añadir la menor protección social que han tenido históricamente ante este tipo de contingencias...el trabajo autónomo, por ejemplo, está fuertemente arraigado en sectores que suelen registrar altos índices de siniestralidad laboral y de riesgos para la salud (transporte por carretera, construcción, agricultura, etc). Por este motivo resulta imprescindible seguir avanzando en la mejora de la protección del trabajo autónomo frente a los riesgos derivados de su actividad laboral, incluidos los riesgos psicosociales y la atención a la salud mental” (página 26)<sup>53</sup>.

#### **2.4. En protección social**

Desde esta perspectiva se pueden meditar, al menos, dos propuestas que mejoren la actual situación de las personas conductoras. De un lado, valorar la posibilidad de incluir en el cuadro de enfermedades profesionales determinados padecimientos que sufren las personas dedicadas a la conducción como consecuencia directa del trabajo desarrollado en su puesto, con lo que el nivel de amparo aumentaría notablemente. No se trata, desde luego, de una sugerencia descabellada puesto que es de sobra conocido el cúmulo de factores nocivos (químicos, físicos, psicosociales y de otra índole) a los que está expuesto este colectivo de personas trabajadoras y existe unanimidad doctrinal en la necesidad de revisión y actualización del Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el Sistema de Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro (pese a las reformas operadas en 2015 y 2018 que incorporan una lista complementaria de enfermedades cuyo origen profesional se sospecha, a efectos de su posible inclusión futura).

De otra parte, evaluar seriamente la posibilidad del reconocimiento de la jubilación anticipada y la cobertura legal de coeficientes reductores que les correspondieran, dadas las condiciones de peligrosidad, insalubridad, toxicidad y penosidad que concurren en su puesto de trabajo. Este beneficio lo vienen disfrutando personas que trabajan en otros sectores de actividad (por ejemplo, personal de vuelo de trabajos aéreos, personas trabajadoras de la minería, personal ferroviario o bomberos) y, por motivos vinculados al cambio climático, se ha planteado en 2024 su ampliación (vía proyecto de ley<sup>54</sup>) a colectivos que se dedican a la extinción de fuegos forestales (bomberos forestales). Incluso, en esta misma línea, también es una realidad reciente para las profesiones del

---

<sup>53</sup> Resolución de 24 de mayo de 2023, de la Secretaría de Estado de Empleo y Economía Social, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de junio de 2022 por el que se aprueba la Estrategia Nacional de Impulso del Trabajo Autónomo (ENDITA) 2022-2027 (BOE núm. 130, de 1 de junio de 2023).

<sup>54</sup> Proyecto de Ley básica de bomberos forestales 121/000015 (Boletín Oficial de las Cortes Generales de 15 de marzo de 2024).

mar, que disfrutaran de la jubilación adelantada y coeficientes reductores (el 0,15) tras la publicación de Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenibles e investigación pesquera<sup>55</sup>. Son los razonamientos que esgrimen actualmente los sindicatos CCOO y UGT para convocar próximas manifestaciones en junio de 2024, ante el Ministerio de Transportes (sin descartar incluso una posible huelga), con el objetivo principal de volver a reivindicar la jubilación anticipada de los conductores profesionales (preferiblemente a los 60 años), dados los elevados niveles de accidentes de tráfico mortales (laborales en misión) en los que se ven involucrados camiones y vehículos a motor destinados a portes de mercancías.

## VI. Conclusión

Los últimos avances llevados a cabo para mejorar las condiciones laborales y de protección social de las personas conductoras del sector del transporte (asalariados y autónomos) no dejan de ser tímidos progresos en proporción con los retos que plantea esta materia. Es más, algunos de ellos simplemente se han efectuado para que nuestro ordenamiento jurídico esté a la altura de las exigencias de la UE en la materia. Sindicatos y asociaciones de transportistas siguen activos para reclamar mejoras significativas. Queda mucho por hacer para que se alcancen niveles aceptables en el proceso de transición ecológica socialmente justa en este campo de actividad, y más concretamente en las metas para lograr el ODS 8 sobre trabajo decente. Existen amplios márgenes de mejora en distintos planos, como el acceso a la profesión y la formación necesaria para obtener la cualificación de conductor/a, la conciliación y el ejercicio de la corresponsabilidad, la seguridad y salud en el trabajo y la Seguridad Social. Consecuentemente, en este estudio se han señalado diversas propuestas viables y efectivas de actuación respecto de cada uno de ellos, unas de *lege ferenda* y otras más propias de la negociación colectiva o de las iniciativas de responsabilidad social empresarial.

## Bibliografía

CONDE COLMENERO, P., “Necesario y urgente refuerzo de la sostenibilidad en el sector del transporte de mercancías por carretera: mejora de las condiciones laborales y la protección social de las personas trabajadoras (particular referencia al desplazamiento de quienes conducen)”, *Revista de Trabajo y Seguridad Social*. Madrid: Ed. CEF, 2022, 471, pp. 131-159. DOI: <https://doi.org/10.51302/rtss.2022.6049>

---

<sup>55</sup> Texto legal que modifica la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, en cuanto a la aplicación de coeficientes reductores en la edad de jubilación como consecuencia de las exigencias físicas y del medio en el que se desarrolla esa actividad laboral, ya que se entiende que dichos factores causan un deterioro importante en la salud, constituyendo un riesgo en su integridad física o psíquica así como un deterioro físico que en muchas ocasiones va a determinar su futura salud; en el caso concreto de los buceadores profesionales, se ha tenido en cuenta el medio y la presión a la que están sometidos constantemente en la realización de su trabajo, en un entorno de gran dureza y peligrosidad que origina un mayor nivel de incidencia de enfermedades profesionales o accidentes laborales que en otras actividades.

CRUZ VILLALÓN, J., “Envejecimiento del Estatuto de los Trabajadores y necesidad de una reforma integral”, Briefs AEDTSS, núm. 45, Asociación Española de Derecho del Trabajo y la Seguridad Social, 2024, págs. 2-3.

DURÁN BERNARDINO, M., “Movilidad internacional de trabajadores y riesgos laborales. La influencia de los riesgos transnacionales en la salud del trabajador”, *Revista de Derecho Migratorio y Extranjería*. Madrid: Aranzadi, 2021, 57, pp. 135-166.

FAJARDO GARCÍA, G., “Las cooperativas de transporte, socios colaboradores y falsas cooperativas. Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, nº 2263/2018, de 18 de mayo”, *Revista de Derecho Mercantil*. Madrid: Thomson Reuters Aranzadi, 2019, 313, pp. 355-386.

HIERRO HIERRO, F. J., “Algunas notas sobre la regulación de urgencia reciente: reales decretos-leyes 4, 5 y 6/2022”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*. Madrid: Aranzadi, 2022, 253, pp. 13-50.

IGARTUA MIRÓ, M.<sup>a</sup> T., *Sistema de Prevención de Riesgos Laborales*. Madrid: Tecnos, sexta edición, 2023.

LÓPEZ GANDÍA, J., “El desplazamiento transnacional de trabajadores: regulación aplicable en materia de Seguridad Social”, *e-Revista Internacional de Protección Social*, 2022, 1 Extraordinario, pp. 15-75. DOI: <https://dx.doi.org/10.12795/e-RIPS.2022.mon.02>.

MAS MACHUCA, M., MAGOMEDOVA, N. y DEVENIN, V. *Ser empresa B Corp en España*. Madrid: Mac Graw Hill, 2024.

MIÑARRO YANINI, M. “Introducción: El papel del Derecho para garantizar una transición ecológica socialmente justa”. En MIÑARRO YANINI, M. et al. *Cambio Climático y Derecho Social. Claves para una transición ecológica justa e inclusiva*. Jaén, UJA Editorial. IVRA Colección, 2021. pp. 9-13.

MOLINA NAVARRETE, C., “Libertades económicas y norma laboral: ¿Stop al `dumping social`?”. *Revista de Trabajo y Seguridad Social*, Madrid: Ed. CEF, 2016, 401-402, pp. 5-18. DOI: <https://doi.org/1051302/rtss.2016.2168>.

MORENO MÁRQUEZ, A., “Incumplimiento de la normativa sobre descansos respecto del trabajador especialmente sensible”. *Revista Doctrinal Aranzadi Social*. Madrid: Aranzadi 2013, 9, pp. 327-337.

RODRÍGUEZ ESCANCIANO, S. et al., *Avanzando en transiciones justas en la Unión Europea: el trabajo decente como motor de cambio*. Valencia: Tirant Lo Blanch, 2024.

SALA FRANCO, T., “Reflexiones acerca de un estatuto del trabajo para el siglo XXI”, Briefs AEDTSS, 1, Asociación Española de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, 2024, pp. 1-5.