

Las condiciones de trabajo y salud en el colectivo de trabajadores que utilizan el vehículo como medio de trabajo habitual

Marta Zimmermann Verdejo, Francisco Javier Pinilla García y M^a Victoria de la Orden Rivera

Departamento de Investigación e Información. INSHT.

El presente artículo tiene como objetivo describir las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores más expuestos al accidente de tráfico laboral. El INSHT, periódicamente, realiza La Encuesta Nacional de Condiciones de trabajo (ENCT), en la que se indagan los aspectos relevantes de las condiciones de trabajo y su relación con la salud y la seguridad. En la VII edición de esta encuesta, con los datos obtenidos, se concluye que los “conductores habituales” se diferencian del resto de los ocupados en lo específico de la herramienta principal del trabajo (el vehículo) y en el medio en que realiza la actividad (vías públicas). Por lo que la posibilidad de sufrir un accidente de trabajo-tráfico es una característica distintiva de este colectivo.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, la “seguridad vial laboral” ha experimentado un interés creciente en parte desencadenado por el impacto del accidente de tráfico sobre la siniestralidad laboral. Así, en el año 2011, diez de cada 100 accidentes de trabajo con baja (incluidos los in itinere) fueron clasificados como accidentes de tráfico. No obstante, esta representatividad porcentual adquiere más notoriedad cuando se trata del accidente de trabajo mortal. Durante 2011 se registraron 716 accidentes de trabajo mortales, el 30% de estos se desencadenó como consecuencia de un accidente de tráfico. Natural-

mente este dato oscila dependiendo del lugar donde se materializó dicho suceso, de forma que el accidente de tráfico representó el 1,4%, el 44,2% y el 77,6% de la mortalidad por accidente acontecida en el centro de trabajo, en desplazamientos durante la jornada o in itinere, respectivamente.

Aunque toda estrategia encaminada a la reducción de la siniestralidad por accidente de trabajo debería contemplar entre sus objetivos el accidente de tráfico, desde la perspectiva de la prevención de riesgos laborales resulta sumamente complejo abordar con éxito este compromiso, pues en muchas oca-

siones la evaluación del riesgo (a priori) o la investigación del suceso (a posteriori) están influidas por circunstancias, a menudo imprevisibles, que dificultan su correcta gestión. Este sería el caso de la climatología, de gran influencia en las condiciones de seguridad y de penosidad de la tarea de conducir, pero también lo es el estado de las carreteras, no siempre previsible, así como las actitudes personales. No obstante, de este entramado multicausal pueden formar parte una serie de factores coadyuvantes que favorecen la materialización de estos sucesos. Esto es especialmente relevante en los accidentes de tráfico que ocurren durante la jornada de trabajo, ya

sea en el centro de trabajo o durante los desplazamientos que debe realizar el trabajador en el desempeño de su actividad. Estas consideraciones afectan de forma esencial a aquellos trabajadores cuya "herramienta" fundamental de trabajo es un vehículo con el que desarrollan su tarea cotidiana dentro de unas instalaciones o en la vía pública durante el transcurso de la jornada laboral.

El presente artículo tiene como objetivo describir, a grandes rasgos, las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores más expuestos al accidente de tráfico laboral.

El INSHT viene realizando un seguimiento anual desde el año 2007 de la situación de la siniestralidad vial debida al trabajo. No obstante, la descripción de las principales variables asociadas a los accidentes de trabajo aporta una información muy útil pero no completa de las circunstancias que rodean a la actividad de conducir profesionalmente. Esta información complementaria es la que aportan las encuestas nacionales de condiciones de trabajo. EL INSHT desarrolla, de forma periódica, la Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (ENCT), mediante la cual se indaga sobre todos los aspectos relevantes de las condiciones de trabajo y su relación con la salud y seguridad.

La VII edición de esta encuesta se realizó a finales del año 2011, con una muestra de 8.892 entrevistas a trabajadores ocupados. De estos, un 7% de la muestra, esto es, 620 personas afirmaron que, durante la mayor parte de la jornada, realizaban su trabajo en un coche u otro vehículo (autobús, taxi, furgoneta, camión, tractor, etc.). En este estudio, este colectivo será denominado "conductores habituales" y se presentarán algunos indicadores relevantes de sus condiciones de trabajo y percepciones de estado de salud que definen a este grupo.



Tabla 1 ■ Empleados cuyo lugar de trabajo más frecuente es un vehículo, por ocupación

	n	%	% acumulado
Conductor de camiones	177	28,5	28,5
Taxista, conductor de automóvil, de furgoneta	91	14,6	43,1
Representante, agente comercial y afines	67	10,9	54,0
Conductor de autobuses y tranvías	30	4,8	58,8
Conductor-operador de maquinaria pesada, grúa	20	3,3	62,1
Repartidor en motocicleta, mensajero	19	3,0	65,1
Policía nacional, autonómico o local	18	3,0	68,0
Vendedor ambulante, vendedor a domicilio	11	1,8	69,8
Guardia civil	10	1,7	71,5
Peones del transporte, descargadores y afines	9	1,5	73,0
Empleado para el cuidado de niños o de otras personas	8	1,2	74,2
Jefe de departamento de la actividad propia de la empresa	7	1,2	75,4
Dependiente, reponedor	7	1,2	76,6
Instructores de vuelo, navegación y conducción de vehículos	7	1,1	77,7
Personal de seguridad privado (vigilante de seguridad..)	7	1,1	78,7
Empleado de servicios de correos (cartero)	7	1,1	79,8
Resto de ocupaciones	125	20,1	100,0
Total	620	100,0	

Datos sobre 620 trabajadores conductores habituales, extraídos de una muestra de 8.892 trabajadores encuestados. Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

PRINCIPALES RESULTADOS

Entre los 620 conductores, un 28,5% eran "Conductores de camiones", seguidos en frecuencia por los "taxistas, conductor de automóvil o de furgoneta"

(14,6%) y los "Representantes comerciales" (10,9%). El resto de profesiones no llega al 5% del total de la muestra (tabla 1). En consonancia con estas ocupaciones las actividades económicas más representadas en la muestra fueron



la de "Transporte y almacenamiento" y, en menor medida, "Comercio y reparaciones" (tabla 2).

En lo que se refiere al perfil demográfico, respecto a la edad del colectivo, predomina el grupo de entre 35 y 44 años, siendo la distribución de esta variable similar entre los conductores habituales y el resto de encuestados (tabla 3). Por el contrario, en este colectivo sí aparecen diferencias estadísticas en la distribución de otras variables como: el sexo: casi nueve de cada diez de los conductores habituales son hombres; según nacionalidad, el 94% son españoles; y por la antigüedad en el puesto de trabajo que actualmente ocupa. A este respecto, comparativamente destaca la alta proporción entre los "conductores habituales" con antigüedad superior a los 10 años, un tercio del total de la submuestra. Este dato es relevante si, como luego veremos, algunas de las patologías más frecuentemente manifestadas por los afectados están asociadas a procesos degenerativos y cursan con la edad, como es el caso de las musculoesqueléticas. Además, la representatividad del trabajador autónomo es mucho más alta en los conductores (el 20%) que en los restantes colectivos (12,4%).

Por otra parte, también este colectivo está más frecuentemente asociado a una mayor frecuencia de jornadas de larga duración (tabla 4). Un 38,6% de los conductores habituales trabajan más de 40 horas semanales, e incluso un 10,5% lo hace más de 50 horas. Estos porcentajes de trabajadores con amplias jornadas de trabajo del colectivo de conductores habituales duplican al del resto de los ocupados.

No obstante, la duración de la jornada no constituye la única fuente potencial de riesgo, muchos otros factores organizativos y psicosociales agravantes de

Tabla 2 Empleados cuyo lugar de trabajo más frecuente es un vehículo, según sector de actividad

	n	%	% acumulado
Transporte y almacenamiento	254	40,9	40,9
Comercio y reparaciones	99	16,0	56,9
Administración pública y educación	57	9,2	66,1
Comunicación, activ. financieras, científicas y administrativas	42	6,8	72,9
Ind. manufacturera	31	4,9	77,9
Construcción	30	4,8	82,6
Activ. culturales, deportivas y serv. personales	29	4,7	87,4
Activ. sanitarias, veterinarias y serv. sociales	21	3,4	90,7
Metal	19	3,1	93,8
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	16	2,6	96,3
Ind. química, saneamiento y extractiva	15	2,5	98,8
Hostelería	7	1,2	100,0
Total	620	100,0	

Datos sobre 620 trabajadores conductores habituales, extraídos de una muestra de 8.892 trabajadores encuestados. Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

Tabla 3 Principales características sociodemográficas de los “conductores habituales” comparado con el resto de la muestra de la VII ENCT

		Conductores habituales (n=620)	Resto de encuestados (n=8272)
edad	16 a 24 años	1,9%	3,5%
	25 a 34 años	19,0%	21,7%
	35 a 44 años	35,1%	32,5%
	45 a 54 años	28,7%	27,9%
	55 y más años	15,3%	14,3%
	total	100,0%	100,0%
sexo	Hombre	88,1%	50,5%
	Mujer	11,9%	49,5%
	total	100,0%	100,0%
nacionalidad	Española	93,7%	90,4%
	Otra nacionalidad	6,3%	9,5%
	total	100,0%	100,0%
Situación laboral	Asalariado con alta en la Seguridad Social	75,2%	79,7%
	Asalariado sin alta en la Seguridad Social	0,6%	3,1%
	Autónomo sin asalariados e independiente	12,6%	8,5%
	Autónomo sin asalariados y dependiente	7,4%	3,9%
	Empresario con asalariados	3,5%	4,1%
	otras categorías	0,6%	0,8%
	total	100,0%	100,0%
Antigüedad en el puesto en esa empresa	1 mes	1,3%	2,9%
	2 - 6 meses	5,8%	7,1%
	7 meses - 1 año	5,2%	7,1%
	1 - 3 años	13,4%	17,0%
	3 - 6 años	22,1%	20,3%
	6 - 10 años	18,3%	16,0%
	más de 10 años	33,4%	29,2%
	total	100,0%	100,0%

Datos sobre 620 trabajadores conductores habituales y 8.272 trabajadores no conductores habituales. Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

la fatiga diferencian a este colectivo del resto de ocupados (tabla 5). En primer lugar, el aislamiento y el trabajo en soledad que afecta a casi uno de cada tres de los “conductores habituales”; también, el alto nivel de atención requerido por la tarea, una exigencia manifestada por el 76,5% de este grupo, muy por encima del resto de ocupados (53,1%); así mismo, el trabajar sometido a plazos estrictos de cumplimiento (21,6%), en tareas monótonas (30%) y en horario nocturno (12,6%) les diferencia estadísticamente del resto de ocupados.

En este colectivo, es el tráfico, con sus características de imprevisibilidad, el principal determinante de su ritmo de trabajo, lo que supone, a menudo, una fuente importante de estrés (tabla 6).

En relación con los riesgos de accidente en el desarrollo del trabajo, los conductores habituales muestran también un perfil específico que los diferencia del resto de la muestra (tabla 7). En general, los riesgos más nombrados fueron el accidente de tráfico (riesgo potencial reconocido por el 81% de los

conductores), seguido por los golpes (21,3%) y los atracos, agresiones (riesgo percibido por el 19,4%). Los riesgos percibidos de forma más específica y más frecuentemente que el resto de ocupados son aquellos relacionados con el vehículo (tráfico, atropellos y atrapamientos) y con personas (violencia).

No obstante, en el colectivo de conductores habituales, cuando se les pide identificar las causas implicadas en estos incidentes, la percepción varía notablemente si la respuesta hace referencia

Tabla 4 ■ Horas de trabajo semanales de los “conductores habituales” comparado con el resto de la muestra de la VII ENCT

	Conductores habituales (n=620)	Resto de encuestados (n=8272)
Menos de 10 horas	1,0%	1,4%
Entre 10 y 20 horas	4,4%	6,9%
Entre más de 20 horas y 30 horas	2,4%	8,4%
Entre más de 30 horas y 40 horas	51,5%	62,0%
Entre más de 40 horas y 50 horas	28,1%	15,5%
Más de 50 horas	10,5%	4,9%
NC	2,3%	1,0%
total	100,0%	100,0%

Datos sobre 620 trabajadores conductores habituales y 8.272 trabajadores no conductores habituales. Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

Tabla 5 ■ Principales características de la organización del trabajo de los “conductores habituales” en comparación con el resto de trabajadores

	Conductores habituales (n=620)	Resto de encuestados (n=8272)
Trabajan siempre solos o aislados	62%	24,5%
En el trabajo, siempre deben mantener un nivel de atención alto o muy alto	76,5%	53,1%
En el trabajo, siempre tienen que trabajar con plazos muy estrictos	21,6%	16,0%
En el trabajo, siempre tienen que realizar tareas monótonas	30,0%	22,7%
Más de la mitad de los días de trabajo y al menos durante 3 horas, trabaja entre las 22.00 y 6.00	12,6%	6,6%

Datos sobre 620 trabajadores conductores habituales y 8272 trabajadores no conductores habituales. Se destacan en sombreado las prevalencias en las que se detectaron diferencias estadísticamente significativas ($p < 0,05$). Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

a riesgos potenciales o se centra en un accidente personal ya ocurrido. En el primero de los casos predominan las causas relacionadas con el tráfico (el 34,4% del total de causas de los riesgos, nombradas), seguidas a distancia por las distracciones (16,2% de las causas) y el cansancio (10%). En la otra situación, cuando esa misma relación se refiere a los accidentes materializados, los conductores afectados dibujan un perfil de causas de accidente sustancialmen-

te distinto. Aunque siguen persistiendo las causas relacionadas con el tráfico (29,6% del total de causas de accidente nombradas), a estas les siguen la manipulación de cargas, las posturas, las distracciones y el ritmo de trabajo (tabla 8). Las diferencias más notables se refieren a que en las causas potenciales, en “abstracto”, el porcentaje de los que admiten culpas propias es el segundo más alto (16,2%) tras el tráfico, mientras que los trabajadores que identifican



las causas de su propio accidente rebaja esta causa a casi la mitad, y priman, en su lugar, a otras causas más objetivas como la manipulación de cargas pesadas, las posturas forzadas o el hecho de trabajar muy deprisa. Estas diferencias se dan también en el conjunto de los ocupados.

En cuanto al perfil de morbilidad, algunos indicadores muestran la especificidad del colectivo de conductores en materia de salud (tabla 9). Según los datos de la encuesta, las afecciones músculo-esqueléticas más específicas de estos trabajadores y que, por tanto, les diferencian del resto, son las molestias localizadas en columna lumbar, caderas y rodillas. También sufren, con mayor frecuencia que el resto de encuestados, accidentes de trabajo (11,5% frente al 7,2%) y, naturalmente, entre los acci-



dentales laborales los asociados con el tráfico (4% frente al 0,4%). No obstante, otras afecciones se han distribuido homogéneamente en ambos grupos, no detectándose, a partir de los datos de la encuesta, diferencias estadísticamente relevantes en las prevalencias de cefaleas, alteraciones del sueño, estrés o cansancio.

CONCLUSIONES

Según los datos obtenidos en la VII Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo, los “conductores habituales” se diferencian fundamentalmente del resto de ocupados en la especificidad de la herramienta principal de trabajo (el vehículo) y en el medio en que realiza su actividad (vías públicas, en su mayoría). Por ello, la posibilidad de sufrir un accidente de trabajo-tráfico es una caracte-

Tabla 6 Factores determinantes del ritmo de trabajo de los “conductores habituales” en comparación con el resto de trabajadores

	Conductores habituales (n=620)	Resto de encuestados (n=8272)
La velocidad automática de máquinas o el desplazamiento de productos	25,0%	17,7%
El trabajo de compañeros	26,3%	39,3%
Atención personal (cara a cara) con clientes, pasajeros, alumnos, pacientes, etc.	67,3%	58,9%
Topes o cantidad de producción o servicios que hay que alcanzar	34,4%	29,3%
Plazos de tiempo que hay que cumplir	59,1%	52,6%
Tráfico	73,4%	9,9%

Datos sobre 620 trabajadores conductores habituales y 8272 trabajadores no conductores habituales. Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

Tabla 7 Principales riesgos de accidente en el desarrollo del trabajo identificados por los encuestados

	Conductores habituales (n=620)	Resto de encuestados (n=8272)
Caídas de personas desde altura	14,5%	14,7%
Caídas de personas al mismo nivel	14,4%	23,5%
Caídas de objetos, materiales o herramientas	10,8%	12,7%
Desplomes o derrumbamientos	3,7%	3,9%
Cortes y pinchazos	15,5%	30,3%
Golpes	21,3%	25,6%
Atropellos, atrapamientos o aplastamientos por vehículos	17,6%	5,2%
Atrapamientos o aplastamientos con equipos o maquinaria	8,9%	6,1%
Proyección de partículas o trozos de material	4,7%	5,6%
Quemaduras (contacto con superficies calientes, con producto)	6,1%	11,1%
Incendios	4,8%	3,5%
Explosiones	4,8%	2,3%
Contactos eléctricos	5,2%	6,3%
Sobreesfuerzos por manipulación manual de cargas	11,3%	11,9%
Intoxicación por manipulación de productos tóxicos	3,7%	4,5%
Accidentes de tráfico	81,1%	9,0%
Atracos, agresiones físicas u otros actos violentos	19,4%	8,1%

Datos sobre 620 trabajadores conductores habituales y 8272 trabajadores no conductores habituales. Se destacan en sombreado las frecuencias en las que se detectaron diferencias estadísticamente significativas ($p < 0,05$). Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

Tabla 8 ■ Causas de los riesgos de accidente comparado con las causas de los accidentes ocurridos (conductores habituales en ambos casos)

	% causas de los riesgos de AT ¹	% causas de los AT ²
Aberturas o huecos desprotegidos, escaleras o plataformas ...	1,85	1,90
Falta de espacio, de limpieza o desorden	0,90	2,47
Mantenimiento inadecuado o deficiente	1,40	0,00
Señalización de seguridad inexistente o deficiente	2,38	0,77
Falta de protecciones de las máquinas o equipos, o las que h	0,74	0,00
Faltan los equipos de protección individual necesarios o no	0,85	2,44
Equipos y herramientas en mal estado	0,46	1,01
Manipulación inadecuada de productos, sustancias químicas o	0,51	0,00
El terreno tiene zanjas, taludes, desniveles, etc. que puede	3,52	2,47
Utilización de herramientas, máquinas, equipos o materiales	0,67	1,25
No se dispone de la cualificación o la experiencia necesaria	0,36	1,25
Instrucciones de trabajo inexistentes o inadecuadas	0,11	1,25
Se trabaja sin la información y formación suficiente	1,02	0,97
Se trabaja muy rápido	5,79	8,92
Distracciones, descuidos, despistes, falta de atención	16,20	9,88
Posturas forzadas	3,96	9,88
Levantar o mover cargas pesadas	5,31	12,35
Por cansancio o fatiga	10,09	6,17
Exceso de horas continuadas de trabajo	3,57	3,70
Realización de tareas inhabituales o extraordinarias, averías, incidentes	0,53	1,17
Incumplimiento de las instrucciones de trabajo	0,68	0,00
Imprevisibilidad de los animales	1,93	2,47
Causas relacionadas con el tráfico	34,48	29,63
Faltan recursos para garantizar la seguridad frente a agresiones, atracos...	2,65	0,00
total de causas nombradas	100,00	100,00

¹ Datos sobre el total de causas de riesgos relacionadas por 620 conductores habituales

² Datos sobre el total de causas de accidente de trabajo relacionadas por 71 conductores habituales que han sufrido algún AT en los últimos dos años. Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

terística distintiva de este colectivo. No obstante, el tipo y organización de la tarea que realizan es fuente de otros problemas potenciales para su seguridad y salud. En particular, la gran frecuencia de largas jornadas de trabajo, de conducción monótona y sin el apoyo y cer-

canía de otros compañeros, debiendo mantener una actitud de atención alta y de alerta ante la imprevisibilidad del entorno de trabajo y obligado a cumplir plazos temporales comprometidos hace que las condiciones de trabajo de este colectivo sean especialmente exigentes.



Más allá de las sencillas aportaciones del presente estudio descriptivo, existe bastante acuerdo en la bibliografía sobre la asociación entre la fatiga y el nivel de alerta, siendo reconocida como una de las principales causas de accidentes entre los conductores. Los horarios rígidos para la entrega de mercancías o atender a clientes, la dificultad para el establecimiento de pausas, las jornadas prolongadas y el trabajo nocturno conforman un marco que propicia la materialización de un accidente.

Paralelamente y según se desprende de otros estudios publicados, como consecuencia de la exposición a ciertos riesgos físicos (especialmente vibraciones, posturas y manipulación de cargas), los conductores presentan de forma frecuente problemas osteomusculares. A este respecto, diversos estudios confirman que, además de la exposición física, de nuevo, los factores de la organización del trabajo, especialmente el número de horas, contribuyen de forma sustancial al aumento de estos problemas de salud. Finalmente, la bibliografía también corrobora la hi-



pótesis de que esos mismos aspectos organizativos pueden impactar sobre los hábitos dietéticos, el sedentarismo prolongado y las pautas de descanso, interaccionando todo ello sobre los patrones de morbilidad que irían desde una mayor predisposición para la obesidad hasta un aumento del riesgo cardiovascular. ●

■ **Tabla 9** ■ **Indicadores de salud de los “conductores habituales” en comparación con el resto de trabajadores**

	Conductores habituales (n=620)	Resto de encuestados (n=8272)
Siente molestias atribuibles a posturas o esfuerzos derivado del trabajo en:		
Nuca/Cuello	37,8%	34,1%
Hombro/s	11,6%	14,0%
Brazo/s-Antebrazo/s	10,0%	12,8%
Codo/s	1,9%	2,6%
Mano/s, muñeca/s	3,1%	11,4%
Alto de la espalda	28,7%	26,9%
Bajo de la espalda	53,8%	44,3%
Nalgas/Caderas	7,3%	5,3%
Rodillas	11,0%	7,3%
Piernas	11,4%	11,9%
Pies/Tobillos	3,9%	6,2%
Cefalea	14,0%	14,0%
Alteraciones del sueño	11,6%	9,5%
Estrés	18,7%	17,1%
Cansancio	20,3%	18,8%
En los dos últimos años, han sufrido algún Accidente de trabajo que requirió asistencia médica	11,5%	7,2%
En los dos últimos años, han sufrido algún Accidente de trabajo relacionado con el tráfico que requirió asistencia médica	4%	0,4%

Prevalencias sobre 620 trabajadores conductores habituales y 8272 trabajadores no conductores habituales. Se destacan en sombreado las prevalencias en las que se detectaron diferencias estadísticamente significativas ($p < 0,05$). Fuente: VII ENCT. Elaboración: Departamento de Investigación e Información (INSHT)

■ Bibliografía ■

DE LA ORDEN, M. V.; ZIMMERMANN, M.; DE VICENTE, A. *Accidentes laborales de tráfico 2011*. [en línea]. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2012. [Consulta 15 de septiembre de 2013]. NIPO: 272-12-051-5. Disponible en: [http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Monografias/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/ACCIDENTES%20DE%20TRAFICO%202011%20\(3\).pdf](http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Monografias/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/ACCIDENTES%20DE%20TRAFICO%202011%20(3).pdf)

ALMODÓVAR, A.; PINILLA, J.; GALIANA, L.; HERVÁS, P. *Exposición a riesgos en el trabajo. Principales resultados de la VII Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (VII ENCT)*. [en línea]. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2013. [Consulta 15 de septiembre de 2013]. Disponible en: <http://www.oect.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FICHAS%20DE%20PUBLICACIONES/EN%20CATALOGO/OBSERVATORIO/Artículo%20>

[VII%20Encuesta%20para%20el%20Informe%20Anual%202011.pdf](#)

SEGUÍ, M.M.; FERNÁNDEZ, J.; CLEMENTE, V.; RONDA, E. *Análisis de la literatura científica en materia de trabajo y salud: sector transporte terrestre de mercancías*. [en línea]. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2011. [Consulta 15 de septiembre de 2013]. NIPO: 792-11-066-7. Disponible en: <http://www.oect.es/Observatorio/Contenidos/InformesPropios/Desarrollados/DocCompletoTerrestre.pdf>

INSHT. “Conducir en el trabajo: un riesgo a prevenir” *En: Trabajo sin riesgos* [folleto] [en línea]. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2012. [Consulta 15 de septiembre de 2013]. NIPO: 272-12-010-2. Disponible en: <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/CARTELES%20Y%20FOLLETOS/FO-LLETOS/TRABAJA%20SIN%20RIESGOS/conducir/folleto%20conducir.pdf>