

# CANSANCIO DEL CONDUCTOR EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUROPA



## Síntesis de un nuevo estudio de la ETF\*

**E**l cansancio del conductor está ampliamente reconocido como un importante factor de riesgo que reduce la seguridad vial y supone una amenaza, no sólo para los conductores, sino para todos los usuarios de la carretera. Sin embargo, no se ha investigado mucho el cansancio del conductor en el transporte, ni se ha realizado ningún estudio o informe europeo sobre el tema en los últimos 15 años.

El doble objetivo del presente estudio es, en primer lugar, describir la naturaleza y extensión del cansancio del conductor en el sector del transporte de viajeros y de mercancías en Europa. En segundo lugar, se propone analizar las condiciones laborales de los conductores profesionales y cómo esas condiciones provocan un cansancio endémico en el sector. Son escasos los estudios que han analizado el cansancio de los conductores de autobuses, autocares y camiones en su entorno laboral y ante sus condiciones de trabajo o las condiciones económicas generales del sector.

En el estudio se analizó la información existente sobre los vínculos entre la seguridad, las causas y las medidas correctivas

que afectan el cansancio de los conductores de autobuses, autocares y camiones.

Se basa en un análisis de datos primarios recopilados mediante una encuesta en línea entre unos 2.800 conductores de autobuses, autocares y camiones en Europa, así como en entrevistas exhaustivas y talleres con la participación de conductores, representantes sindicales y expertos científicos.

***Sentir cansancio no es una decisión consciente o planificada; es más bien un proceso físico y mental autónomo***

## DEFINICIÓN DEL CANSANCIO DEL CONDUCTOR

Como el cansancio se manifiesta de varias formas, algunos conductores desconocen sus síntomas e incluso pueden no darse cuenta de que están cansados hasta que se produce el accidente.

Sin embargo, muchas definiciones comparten la idea de que el

cansancio es un estado provocado por un esfuerzo prolongado. Es un estado cuya manifestación es fisiológica, cognitiva y emocional. Entre

los conductores, provoca una disminución de las funciones mentales y físicas que a su vez provocan un control deficiente del volante, reflejos más tardíos, menor control de la velocidad y menor atención y percepción del peligro. Sentir cansancio no es una decisión consciente o planificada; es más bien un proceso físico y mental autónomo.

Las colisiones por cansancio se suelen caracterizar por una pérdida de control importante que provoca un desvío no intencionado de la trayectoria del vehículo y la ausencia de frenado. Los accidentes de carretera con vehículos pesados suelen ser más graves que otros tipos de colisiones, con serias consecuencias para todos los involucrados, porque el tamaño y el peso de los vehículos suponen fuerzas más destructivas. En Europa, en 2016 (según los datos más recientes de que se dispone, procedentes de la base de datos EU CARE) 4.002 personas fallecieron en accidentes de carretera con camiones involucrados, y 594 personas en accidentes con autobuses o autocares involucrados.

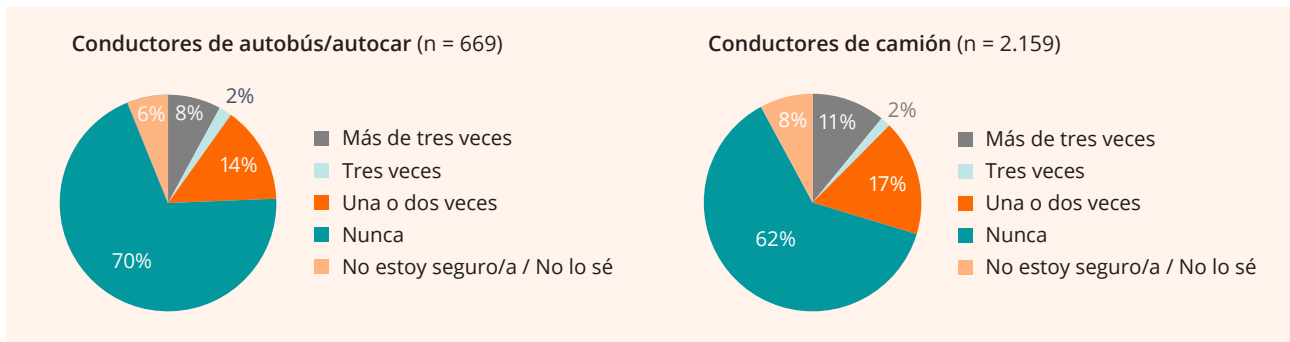
Quizás no se consiga consensuar una lista exhaustiva de los síntomas de cansancio de los

***Los accidentes de tráfico con vehículos pesados suelen ser más graves que otros tipos de colisiones***

\* *Cansancio del conductor en el transporte por carretera en Europa*. Autores: Katrin Vitols y Eckhard Voss, wmp consult, para la ETF. Publicado en junio de 2021. © Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)  
El informe está disponible en formato PDF en el sitio <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>



**En los últimos 12 meses, ¿con qué frecuencia se ha quedado Ud. dormido/a al volante?**



conductores, pero existe un amplio consenso entre los conductores de autobuses, autocares y camiones de que el cansancio es un problema serio en toda Europa. Muchos conductores consideran el cansancio un rasgo característico de su profesión.

**EL 60% DE LOS CONDUCTORES CONDUCEN CANSADOS**

Los resultados de la encuesta muestran que en torno a dos tercios de los conductores profesionales suelen sentir cansancio mientras conducen (un 66% de los conductores de autobuses y autocares encuestados; un 60% de los conductores de camiones encuestados). Entre una cuarta parte y casi un tercio de los conductores confesaron haberse dormido mientras conducían, al menos una vez en los últimos doce meses (un 24% de los conductores de autobuses y autocares; un 30% de los conductores de camiones). Sin embargo, nuestras entrevistas específicas también muestran que los conductores suelen dudar en comunicar dichos incidentes pues temen que ello repercuta en su empleo. El alcance real del problema podría ser mucho mayor.

A pesar del reconocimiento del cansancio como factor de riesgo en los accidentes y a pesar de que existe una legislación europea sobre tiempos de trabajo y periodos de descanso, este estudio muestra que el cansancio de los conductores es un problema estructural y generalizado en el sector del transporte de viajeros y de mercancías en Europa.

**LAS MALAS CONDICIONES LABORALES SON LA CAUSA**

Si bien existen muchas razones posibles para explicar el cansancio de los conductores, los estudios existentes se centran solamente en unas cuantas razones. Los factores que se suelen citar en los estudios son: falta de sueño, sueño de mala calidad y exigencias de sueño específicas.

Sin embargo, este estudio va un paso más allá y muestra, para empezar, cómo unas condiciones de trabajo y empleo deficientes se sitúan entre las razones principales de la escasez de sueño.

**Largas jornadas de trabajo**

Un factor clave que favorece el cansancio es la duración total de la jornada laboral. Las horas de trabajo de los conductores de autobuses, autocares y camiones son especialmente largas, lo que impide disponer del tiempo suficiente para satisfacer las necesidades básicas de recuperación y de sueño reparador, y menos aún para conseguir una conciliación laboral y familiar satisfactoria.

Un 88% de los conductores de camiones encuestados y un 60% de los conductores de autobuses y autocares encuestados trabajaban más de 40 horas

semanales, un tiempo de trabajo que suele ser la norma en la mayoría de los sectores y profesiones, y un porcentaje significativo de estos conductores trabajaba más de 50 horas semanales.

**Entre una cuarta parte y casi un tercio de los conductores confesaron haberse dormido mientras conducían al menos una vez en los últimos doce meses**

**Salarios bajos**

Existe una relación directa entre el nivel de remuneración de los conductores y sus largas horas de trabajo. Una propuesta común de los conductores encuestados fue reducir el tiempo de trabajo para disminuir el cansancio del conductor. Sin embargo, los conductores también señalaron que la reducción del tiempo de trabajo exigiría un aumento de los salarios, que suelen ser muy bajos en términos de salario horario.

### Tener que trabajar durante las pausas

Los conductores de autobuses, autocares y camiones afirman a menudo que tienen que utilizar sus descansos para realizar actividades que constituyen “otro trabajo” (según la definición de la legislación de la UE que regula el sector): tareas como encontrar plazas de aparcamiento, supervisar las actividades de carga y descarga o cargar y descargar el equipaje de los viajeros, ayudar a los viajeros a subir a bordo, y de otras formas, interactuar con los expedidores o los clientes, y estudiar la ruta. En consecuencia, los conductores se saltan muy a menudo las pausas, aunque los empresarios suelen ordenarles que registren el tiempo dedicado a estas actividades como tiempo de pausa.

### Interrupción del descanso y del sueño

La baja calidad del descanso de los conductores es también un problema serio. La calidad del sueño disminuye a menudo por las interrupciones y unas condiciones desfavorables. La “excepción ferry/tren” de la UE permite al empleador contabilizar como periodo de descanso el tiempo que un conductor pasa viajando en ferry o tren. Sin embargo, esos supuestos periodos de descanso, y las oportunidades de los conductores para dormir, suelen verse interrumpidos por los procesos de embarque y desembarque, y otras interrupciones. La excepción del ferry/tren sólo puede utilizarse legalmente cuando el conductor tiene acceso a una cama o litera; sin embargo, los conductores que participaron en nuestra encuesta se quejaron de que, a menudo, las condiciones de descanso no eran las adecuadas en sus desplazamientos.

### Condiciones laborales imprevisibles

Muchos de los conductores que participaron en nuestra encuesta informaron de la existencia de horarios de trabajo irregulares y poco realistas, de turnos rotativos con cambios frecuentes en el horario de trabajo y descanso, de horarios ininterrumpidos y de trabajo nocturno, todo lo cual entra en conflicto con los ritmos circadianos del cuerpo humano y provoca patrones de sueño irregulares y estrés.

### Salud y seguridad

Los conductores también informaron de que tienen que trabajar en condiciones ambientales duras e incómodas que contribuyen al cansancio: condiciones afectadas por, por ejemplo, el calor, el frío, el ruido y la vibración mecánica dentro del

vehículo, así como por factores externos como el mal tiempo, la mala visibilidad, las carreteras en mal estado y la alta densidad de tráfico. El calor es un problema en sí porque el aire acondicionado en los vehículos no suele ser el adecuado y no consigue regular correctamente la temperatura. En el caso de los conductores de camiones, al dormir en la cabina el sueño se ve alterado por la falta de aire acondicionado, por las autopistas ruidosas y por el miedo a los robos, debido a la escasez de zonas de aparcamiento vigiladas.

### SOLUCIONES: PUNTOS PARA LOS EMPLEADORES Y LOS LEGISLADORES

Los resultados de nuestra encuesta muestran que, cuando las circunstancias lo permiten, los conductores terminan por recurrir a medidas “autoadministradas” para contrarrestar el cansancio, como detenerse y hacer una siesta.

Sin embargo, los plazos de entrega tan cortos y el déficit estructural de zonas de aparcamiento adecuadas en Europa impiden a los conductores de camiones hacer uso de esas medidas regularmente. También hay que destacar que los conductores de autobuses y autocares no son libres de tomarse

un descanso o dormir una siesta cuando lo necesitan porque tienen viajeros a bordo y horarios estrictos que respetar. En cualquier caso, la prevención

---

***La prevención del cansancio del conductor no puede ni debe reducirse a una tarea propia del conductor***

del cansancio del conductor no puede ni debe reducirse a una tarea propia del conductor.

El sector del transporte por carretera se ha caracterizado por la desregulación y la intensificación de la competencia, con una creciente demanda de transporte barato, flexible, rápido y puntual. Ello ha supuesto una presión excesiva para los conductores y ha degradado su empleo y sus condiciones de trabajo. Dado que estas condiciones están determinadas por el desarrollo del mercado, el control de las causas fundamentales del cansancio de los conductores recae principalmente en los empleadores y los legisladores.

### Empleadores

Nuestro estudio establece una serie de medidas correctivas que los empleadores pueden

aplicar para ayudar a eliminar el cansancio de los conductores. Entre ellas se encuentran las estrategias de gestión del riesgo de cansancio a nivel de empresa, la inversión en un mejor equipamiento para los vehículos (por ejemplo, un buen aire acondicionado) y la reducción del trabajo físico de los conductores, ya que el esfuerzo físico también conduce al cansancio.

Las medidas correctivas especialmente importantes identificadas por este estudio son la reducción del tiempo de trabajo (compensando al mismo tiempo los efectos negativos que ello podría tener en la remuneración del conductor) y la mejora en el registro del tiempo de trabajo. El análisis de nuestros datos muestra una correlación entre la escasa documentación del tiempo de trabajo y el cansancio del conductor. En las empresas que documentan rigurosamente las horas de trabajo, los conductores se ven menos afectados por el cansancio. Sin embargo, a menudo se ordena a los conductores registrar el tiempo de trabajo como tiempo de pausa o descanso. Ello no sólo afecta al bienestar de los conductores, sino también a su salario. Y, en última instancia, afecta a la seguridad vial. Por lo tanto, los empleadores deben asegurarse de que todas las tareas relacionadas con el trabajo se contabilicen como tiempo de trabajo, se registren correctamente y se paguen como tal.

### Legisladores

Los legisladores tienen el poder de remediar los aspectos del cansancio de los conductores que son consecuencia de la desregulación y de la fuerte competencia en el sector. Las directivas y

reglamentos de la UE ya imponen requisitos sobre el tiempo de trabajo, las horas de conducción, las pausas y los periodos de descanso de los conductores de autobuses, autocares y camiones. Sin embargo, el marco regulatorio actual no parece que pueda resolver el problema del cansancio o reducir su impacto sobre la seguridad vial con eficacia suficiente. De ahí el llamamiento de los conductores que participaron en nuestro estudio para endurecer las normas. En cuanto a la "excepción del ferry/tren", los conductores que participaron en nuestra investigación recomendaron que se eliminara por completo.

El otro problema con el marco regulatorio

actual es que no se aplica de forma coherente ni eficaz. Además de endurecer la normativa, una medida correctiva clave para luchar contra el cansancio es, por lo tanto, reforzar el cumplimiento de la normativa existente mediante controles y sanciones. La rendición de cuentas suele ser un problema si no hay controles y sanciones, o si los beneficios que pueden obtenerse de las infracciones son mayores que las sanciones por incumplimiento. El sector del transporte no es una excepción en este sentido. En lugar de impulsar una mayor desregulación, aquí es donde deberían empezar las futuras medidas para combatir el cansancio de los conductores en la UE.

**El control de las causas fundamentales del cansancio del conductor recae principalmente en empleadores y legisladores**

© Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), junio de 2021

La encuesta de la ETF ha sido analizada por Katrin Vitols y Eckhard Voss, *wmp consult*



### Síguenos:

Redes sociales:



[https://twitter.com/ETF\\_Europe](https://twitter.com/ETF_Europe)



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

Sitio web:

[https://www.etf-europe.org/our\\_work/road-transport/](https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/)

Email:

[road@etf-europe.org](mailto:road@etf-europe.org)



Con el apoyo financiero de la Unión Europea