



This is the **published version** of the bachelor thesis:

Tur Morales, Irene; Martinez Fons, Daniel, dir. Anàlisi dels riscos laborals al sector del taxi i les seves conseqüències. 2024. (Grau en Dret i Grau en Relacions Laborals)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/319105>

under the terms of the  license



Análisis de los riesgos laborales en el sector del taxi y sus consecuencias

Irene Tur Morales

Tutor: Daniel Martínez Fons

Grado Relaciones Laborales

Universitat Autònoma de Barcelona

*Para todos los taxistas,
cuyo esfuerzo y sacrificio diario sostienen a sus familias*

1. Resumen

La profesión de taxista a simple vista puede parecer simple y no conllevar grandes riesgos. No obstante, son muchos los factores de riesgo a los que se enfrentan diariamente estos trabajadores, exponiendo su salud e integridad tanto física como mental. La precariedad de las malas condiciones de trabajo supone un riesgo para la persona trabajadora así como para la sociedad.

A pesar de ello, la regulación en cuanto a prevención de riesgos es, en ocasiones, genérica y no contempla las situaciones concretas de este sector. Además, se deberá tener en cuenta la forma jurídica de cada empresa, pues las obligaciones en materia laboral y de prevención de riesgos pueden variar.

Asimismo, la falta de unificación en cuanto a las condiciones laborales dentro del propio Estado español provoca que las condiciones laborales sean diferentes en cada territorio creando inseguridad a los trabajadores.

Palabras clave: Taxi, taxista, riesgo, salud, prevención de riesgo, autónomo, trabajador por cuenta ajena.

Abstract

The profession of taxi driver may seem simple at first glance and doesn't require significant risks. However, there are many risk factors that these workers face on a daily basis, exposing their health and integrity, both physically and mentally. The precariousness of poor working conditions poses a risk to the worker as well as to society.

Despite this, the regulation regarding risk prevention is sometimes generic and doesn't take into account the specific situations of this sector. Additionally, the legal form of each company must be taken into account, as obligations regarding labor and risk prevention may vary.

Likewise, the lack of uniformity in labor conditions within the Spanish state itself means that working conditions vary in each territory, causing insecurity for workers.

Keywords: taxi, taxi driver, risk, health, risk prevention, self-employed, employee.

Contenido

1. Resumen.....	2
3. Listado de abreviaturas.....	4
4. Introducción.....	4
4.1. Motivación.....	5
4.2. Perspectiva.....	5
5. Definición de la actividad laboral y normativa.....	6
5.1. Breve resumen de su historia.....	6
5.2. Actividad laboral y normativa aplicable.....	7
A. Tipos de empresas según su forma jurídica dentro del sector del taxi.....	8
B. Aplicación de la normativa en función al tipo de empresa.....	9
6. Los riesgos laborales en el sector del taxi y sus posibles consecuencias.....	11
7. Riesgos asociados a la seguridad.....	14
A. Accidentes de tráfico.....	14
B. Agresiones de clientes.....	16
8. Riesgos ergonómicos.....	18
A. Posturas sedentarias y forzosas.....	19
B. Sobre esfuerzos en la carga manual.....	23
9. Riesgos físicos.....	24
A. Ruido.....	25
B. Vibraciones.....	26
C. Ambiente térmico del lugar de trabajo.....	28
10. Riesgos psicosociales.....	30
A. Tiempo de trabajo.....	31
B. Trabajo nocturno.....	35
C. Estrés laboral.....	37
11. Conclusiones.....	41
12. Bibliografía.....	43
12.1. Normativa.....	43
12.2 Sentencias.....	44
12.3. Bibliografía.....	44

3. Listado de abreviaturas

Art. : artículo

ET : Estatuto de los Trabajadores

INSS : Instituto Nacional de Seguridad Social

LPRL : Ley de Prevención de Riesgos Laborales

RD : Real Decreto

TJUE : Tribunal de Justicia de la Unión Europea

TME : Trastornos Músculo-Esqueléticos

4. Introducción

El servicio del taxi es de los más antiguos y reconocibles dentro del transporte público que ha ido evolucionando junto con los avances tecnológicos. Se trata de una pieza fundamental para ofrecer mayor movilidad dentro de un territorio junto con el resto de transportes públicos y privados. La importancia de este sector dentro de la economía local y la movilidad urbana provoca que sea un área cuyo estudio e investigación sea de gran interés.

A pesar de la simplicidad que aparenta este servicio, la realidad es que se trata de una profesión donde existen más amenazas a la seguridad y salud de los trabajadores que los accidentes de tráfico, las cuales no se deben pasar por alto pues la ejecución de este trabajo puede comprometer el bienestar de terceras personas como son los clientes u otras personas que se hayan en la carretera. Es por ello que la falta de atención a estos riesgos afecta a los trabajadores y a la sociedad en general.

Este trabajo se adentra en el análisis de los riesgos laborales concretos dentro de este sector con la finalidad de dar a conocer los riesgos y los efectos que tienen sobre los trabajadores de este servicio así como las obligaciones concretas en materia de prevención que prevé la normativa española.

4.1. Motivación

La motivación de este estudio surge por la consideración del sector del taxi como una profesión vital para el sustento de la movilidad en los territorios, sobre todo aquellos sitios de interés turístico que durante todo el año o la temporada reciben gran cantidad de turistas que necesitan transportarse. No obstante, se trata de una profesión subestimada, cuyos trabajadores se enfrentan a largas horas de jornada, exposición de riesgos físicos, ergonómicos, psicosociales y de seguridad o condiciones precarias que comprometen su salud. Por ese motivo, el objeto de este trabajo es dar importancia a esta problemática junto con la promoción de medidas concretas de prevención.

4.2. Perspectiva

Este trabajo se adentrará en un análisis de los riesgos laborales del sector mediante la investigación y estudio de sus causas, las consecuencias que pueden provocar estos riesgos en la salud física y mental de los trabajadores y aquellas personas expuestas a los riesgos, además de las posibles soluciones que contempla la legislación.

El estudio inicia con un marco teórico donde se definen las diversas formas jurídicas que pueden ostentar las empresas en este sector, seguido del análisis de los diferentes factores que pueden provocar riesgos laborales.

Se pretende dar un enfoque integral para dar a conocer esta problemática en su totalidad y, también, para otorgar herramientas para la mejora de estas condiciones y la prevención de los riesgos, protegiendo así la salud de los trabajadores de este sector.

5. Definición de la actividad laboral y normativa

5.1. Breve resumen de su historia

El taxi es un servicio de interés público, así lo define el artículo 151 del Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio “El transporte de viajeros en taxi, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas para establecer otra regulación, tiene la consideración de servicio de interés público...”.¹ Según establece la normativa europea, los servicios considerados de interés público están sujetos a las obligaciones específicas determinadas por la función pública, junto con el poder de ser un servicio prestado por el sector privado o por la Administración Pública.

De este modo, el taxi es un “automóvil de alquiler con conductor, provisto de taxímetro”², es decir, se trata de un medio de transporte con unas tarifas reguladas cuya actividad reside en transportar a personas o bienes a diferentes destinos mediante un contrato. Se caracteriza por ser un servicio de puerta a puerta, en el que los sitios donde se recoge y se deja al pasajero son determinados por el demandante, a diferencia de otros servicios públicos como son las líneas de metro, tranvía, autobús, entre otros.

Los inicios del taxi se remontan al siglo XVI en Madrid, concretamente en 1569, cuando los alcaldes de Casa y Corte regulan el negocio de las mulas de alquiler, siendo este el primer medio de transporte urbano. Durante los próximos siglos se crearán normas y se irá regulando esta actividad, que tiene como fin el transporte de personas o bienes de un lado a otro dentro de una ciudad o área metropolitana.

¹Real Decreto Ley, 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, BOE-A-2023-15135 (2023) <https://www.boe.es/boe/dias/2023/06/29/pdfs/BOE-A-2023-15135.pdf>

² Rae. (s. f.). Taxi | Diccionario de la Lengua Española (2001). «Diccionario esencial de la lengua española». <https://www.rae.es/drae2001/taxi>

No es hasta el año 1903 donde el Ayuntamiento de Madrid aprueba el primer reglamento de circulación que regula el servicio público del taxi y, seis años más tarde, circulan por primera vez los auto-taxi por el área metropolitana de la capital. Durante los años vinientes se crea nuevos reglamentos en materias como la obligación del taxímetro (año 1918), la Administración e Inspección del Servicio de Tracción Urbana quien deberá de matricular y vigilar los taxis y el oficio de los taxistas (año 1924), se instalan mamparas para la protección del conductor además de entrar en vigor el descanso semanal (año 1949), se publica la primera Ordenanza Municipal de Auto-Taxi (año 1957).

Por último, en el año 1997 los taxistas se integran en el Régimen General de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social, y ese mismo año mediante el Real Decreto 873/1997 de 22 de abril la Asociación Servicio Comercial y de Gestión se registra nuevamente como Asociación nacional de la Industria del Auto-Taxi y Automóviles Turismos de Alquiler.

5.2. Actividad laboral y normativa aplicable

La normativa que regula las licencias y el uso o explotación de los auto-taxi son las Ordenanzas Reguladoras de las Entidades Locales, así lo determina el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento nacional de los Servicio Urbanos e Interurbanos. Por ende, serán las Comunidades Autónomas las que están facultadas a establecer la normativa reguladora de los taxis.

Sin embargo, el objeto de esta investigación se centra en el ámbito laboral y prevención de riesgos, junto con la normativa de aplicación.

De este modo, la prestación de servicios de los taxistas y chóferes se basa en el transporte de personas mediante un vehículo. Más allá de su función principal, también se deben destacar otras obligaciones como pueden ser atender los requerimientos del usuario del taxi, utilizar los sistemas de transmisión por radio, usar e interpretar correctamente las interfaces del GPS, emitir facturas y realizar tareas de mantenimiento y limpieza del vehículo.

Con el objeto de llevar a cabo el estudio de los riesgos laborales en este sector se debe de tener en cuenta los tipos de estructura de empresa que aparecen en este sector y sus obligaciones en el ámbito de Prevención de Riesgos Laborales, así como la diferencia entre los diferentes sujetos.

A. Tipos de empresas según su forma jurídica dentro del sector del taxi

Actualmente son varios los tipos de empresas que existen según su forma jurídica. En el año 2022 en el Área Metropolitana de Barcelona se distribuyeron un total de 10.521³ licencias, de las cuales, un 89.09% fueron explotadas por autónomos y 182 por empresas⁴. El análisis del tipo de empresa predominante en este sector es relevante ya que en función del tipo de empresa y de sus características propias, la norma de prevención de riesgos o laboral será de aplicación o no.

En el sector del taxi, los autónomos son el tipo de empresa más frecuente. Estos se definen como *“personas físicas que realicen de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena”* (artículo 1.1 Ley 20/2007, de 11 de julio del Estatuto de Trabajo Autónomo).

Aplicando la definición a este campo de estudio, los autónomos serán aquellas personas físicas, con licencia de taxi propia, que la exploten de forma habitual, personal, directa y por cuenta propia. Pueden explotar la licencia por su propia cuenta o dar ocupación a trabajadores/as por cuenta ajena, para así mantener el taxi en uso durante las 24 horas.

Es de suma importancia diferenciar entre los titulares de licencia de auto-taxi, es decir, los taxistas; y los chóferes, aquellas personas contratadas para explotar la licencia.

³ Generalitat de Catalunya. "Llicències". Taxi.ambient.cat. [En línea]. Disponible en: <https://taxi.amb.cat/es/professionals-del-sector/llicencies>. [22/02/2024].

⁴Confederació Nacional del Treball (CNT). "¿Quién controla a las empresas del taxi de Barcelona?". Taxi.cnt.cat. [En línea]. Disponible en: <https://taxi.cnt.cat/seccio/quien-controla-a-las-empresas-del-taxi-de-barcelona/>. [22/02/2024].

A pesar de ser los trabajadores por cuenta propia el tipo de empresa jurídica predominante en este sector, se debe de hacer una especial mención a las Cooperativas de trabajo asociado. El artículo 80 de la Ley 27/1999, del 16 de julio, de Cooperativas las define como *“Son cooperativas de trabajo asociado las que tienen por objeto proporcionar a sus socios puestos de trabajo, mediante su esfuerzo personal y directo, a tiempo parcial o completo, a través de la organización en común de la producción de bienes o servicios para terceros. También podrán contar con socios colaboradores”*.

Empleando el concepto a este área de análisis, serían organizaciones constituidas por taxistas que se unen voluntariamente para trabajar de forma conjunta, siendo propietarios y socios de la cooperativa que tienen potestad para participar en la toma de decisiones y responsabilidades. De la misma forma que los autónomos, estas cooperativas pueden contratar a otros chóferes como trabajadores por cuenta ajena.

B. Aplicación de la normativa en función al tipo de empresa

Existen formas jurídicas de empresas que, por sus particularidades, se deben adaptar a la normativa laboral y de prevención de riesgos. Primeramente se hará un análisis de la normativa de aplicación para los autónomos y, seguidamente, para las cooperativas de trabajo asociado.

Los trabajadores autónomos están encuadrados dentro del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social y en materia laboral se rigen por la normativa propia de los trabajadores por cuenta propia, la Ley 20/2007, donde se encuentran los derechos y deberes profesionales (art. 4 y 5).

Se debe de tener en cuenta la posibilidad de los autónomos de dar ocupación a otros trabajadores por cuenta ajena para la explotación de las licencias. En estos casos, el autónomo actuará en calidad de empresario y deberá satisfacer los derechos de los trabajadores y cumplir con las obligaciones previstas en el ET como es el registro de jornada establecido en el artículo 34.9 de esta misma ley.

En el campo de **Prevención de Riesgos Laborales**, el artículo 3 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales establece

*“Esta Ley y sus normas de desarrollo serán de aplicación tanto en el ámbito de las relaciones laborales reguladas en el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, como en el de las relaciones de carácter administrativo o estatutario del personal al servicio de las Administraciones Públicas, con las peculiaridades que, en este caso, se contemplan en la presente Ley o en sus normas de desarrollo. Ello sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones específicas que se establecen para fabricantes, importadores y suministradores, y de los derechos y obligaciones que puedan derivarse para los trabajadores autónomos. Igualmente serán aplicables a las sociedades cooperativas, constituidas de acuerdo con la legislación que les sea de aplicación, en las que existan socios cuya actividad consista en la prestación de un trabajo personal, con las peculiaridades derivadas de su normativa específica.”.*⁵

Por ende, son tanto los trabajadores autónomos como los trabajadores por cuenta ajena, en el sector del taxi, los que deben de cumplir con los derechos y obligaciones estipuladas en la ley comentada.

Sin embargo, cuando únicamente explota la licencia el autónomo, con carácter general, no se les aplica la Ley 31/1995. El motivo de ello es que, al ser trabajadores por cuenta propia quienes no tienen a otras personas trabajadoras a su cargo, el legislador no consideró necesario el cumplimiento de las obligaciones normativas en materia de prevención de riesgos laborales.

Seguidamente, en el ámbito de las **cooperativas de trabajo asociado**, las cuales se caracterizan por la posibilidad de contratación de trabajadores por cuenta ajena, los socios actuarán como una empresa siguiendo la normativa laboral del ET.

⁵ Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales. BOE-A-1995-24292. (1995)
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-24292>

Cabe mencionar que los socios trabajadores de estas cooperativas se pueden dar de alta en el Régimen General de la Seguridad Social o en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, tal y como establece el artículo 14.1 de la Ley General de la Seguridad Social, según establezcan los Estatutos de la cooperativa. Esto da pie a que muchas cooperativas, sobre todo en el sector del transporte, den de alta a sus trabajadores en el RETA, creando falsos autónomos. Un ejemplo se encuentra en la sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, Sentencia 18 Mayo 2018⁶. Se puede apreciar como algunas de las cooperativas en este sector obligan a los trabajadores a inscribirse como autónomos para el propio beneficio de la cooperativa, pues así no tienen responsabilidad sobre ellos ni deben cotizar por ellos. No obstante, a día de hoy no se ha detectado o no se conoce esta situación dentro de cooperativas de taxi.

Con respecto a la Prevención de Riesgos Laborales, por sus características y organización, se tiene que tener en cuenta los deberes en materia de salud laboral.

Las cooperativas ejercerán la función de empresario siguiendo las obligaciones que aparecen en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y deberá de cumplir con sus deberes mediante la actuación de los órganos de dirección de ésta. En la práctica se encuentra que es un contexto similar al de una empresa, y por ello, la mayoría de derechos y deberes se integran perfectamente.

6. Los riesgos laborales en el sector del taxi y sus posibles consecuencias

La normativa española define los riesgos laborales como *“la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo”* (artículo 4º 2 LPRL). Estos se clasifican según su origen, gravedad y condiciones de trabajo.

Las condiciones se entienden como *“cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y la salud del trabajador”* (art. 4 7º LPRL). Por otro lado, la gravedad de los riesgos laborales se valora en función al daño producido y la severidad de este, así lo determina el cuarto artículo de la ley.

⁶ Tribunal Supremo, Sala Cuarta, de lo Social, Sentencia 549/2018 de 18 May. 2018, Rec. 3513/2016

Teniendo en cuenta la perspectiva de diferentes autores, los riesgos laborales se pueden definir como *“conjunto de enfermedades y los accidentes que pueden ocurrir con ocasiones o como consecuencia del trabajo. La palabra riesgo indica la probabilidad de ocurrencia de un evento tal como una caída, una descarga eléctrica, el contacto accidental de la mano con un mecanismo móvil”* (Creus Solé, 2006).

Según el origen de los riesgos, estos se clasifican en agentes físicos, químicos, biológicos, riesgos ergonómicos, psicosociales y seguridad en el trabajo. No obstante, en el sector del taxi, los riesgos cuyo análisis es más relevante, pues son los que más afectan a la salud y seguridad de los trabajadores son:

Originados por **agentes físicos**, se derivan de los medios de producción, son diferentes formas de energía que tienen la capacidad de causar daños en la salud de los trabajadores si no se controlan de forma adecuada. Algunos de los agentes físicos son las vibraciones, el ruido, radiaciones ionizantes o no ionizantes, el ambiente térmico, etc. Algunas de las directivas aplicables son Directiva 2002/44/CE o la Directiva 2003/10/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos, en materia de vibraciones y ruido respectivamente.

Los **riesgos ergonómicos**, estos contribuyen a la aparición de trastornos musculoesqueléticos. Son las condiciones de trabajo donde las exigencias mentales y físicas de las actividades laborales aumentan las probabilidades de producir daños en su salud. Dentro de los riesgos ergonómicos existe una extensa normativa al respecto, como es el Real Decreto 487/1997 sobre las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, particularmente en los dorsolumbares.

La **seguridad en el trabajo** son aquellos riesgos ligados a las condiciones de seguridad como pueden ser los lugares de trabajo, equipos de trabajo, electricidad, incendios o explosiones. Son elementos que pueden estar presentes en las condiciones de trabajo y que pueden suponer un riesgo para la salud e integridad física de los trabajadores. El

Real Decreto 485/1997 establece las disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.

Los **riesgos psicosociales** son “situaciones laborales que tienen una alta probabilidad de dañar gravemente la salud de los trabajadores, física, social o mentalmente” (Moreno, 2011, p. 7). Son las condiciones de trabajo psicosociales u organizativas que interaccionan con las expectativas, necesidades, capacidades o actitudes de los trabajadores e impactan negativamente en su salud. Su regulación aparece en diferentes normativas, como pueden ser los artículos 6, 7, 9, 46.2, 48 y 62 de la Ley 3/2007 para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres; el artículo 8 del Real Decreto 1368/1985 sobre la relación laboral de carácter especial de las personas con minusvalías que trabajen en los Centros Especiales de Empleo; o el artículo 18 de la Ley 10/2021 sobre el trabajo a distancia y la desconexión digital.

Todos estos son los diferentes factores de riesgo que pueden aparecer dentro del trabajo y causar daños en la salud de los trabajadores. Estos pueden provocar accidentes o enfermedades profesionales que incapacitan a los taxistas en su trabajo.

No obstante, cabe recordar que para que los accidentes y enfermedades tengan consideración de contingencias profesionales, debe haber un nexo causal entre la lesión y el trabajo. Demostrar esta relación de causalidad directa en el trabajo de un taxista puede ser complicado debido a la naturaleza de su trabajo ya que, las lesiones, enfermedades o el estrés pueden ser provocados por otros factores externos al ámbito laboral. Ello puede llevar a disputas y negativas por parte de las mutuas, pues estas siempre tenderán a no considerar las contingencias como profesionales.

Así como en cada una de las profesiones existen determinados riesgos, en el sector del taxi también aparecen unos factores de riesgo concretos que pueden causar daños a la salud de los trabajadores. Seguidamente se analizarán los riesgos concretos más característicos del sector del taxi y sus consecuencias en la salud de los trabajadores.

7. Riesgos asociados a la seguridad

Los riesgos asociados a la seguridad en el trabajo son todos aquellos que puedan surgir por las condiciones de trabajo ligadas al lugar de trabajo, los equipos de trabajo, etc. Se entiende como lugar de trabajo *“las áreas del centro de trabajo, edificadas o no, en las que los trabajadores deban permanecer o a las que puedan acceder en razón de su trabajo”*⁷.

De este modo, el centro de trabajo de los taxistas es el vehículo mediante el cual realizan los viajes. Este hecho hace que se le deba prestar una especial atención, pues los riesgos asociados a la seguridad del trabajo pueden variar según el entorno en el que se encuentren, las condiciones del tráfico e incluso las interacciones con los clientes.

En el sector del taxi, los profesionales se pueden enfrentar a una variedad de situaciones y condiciones que pueden comprometer su seguridad y salud. Se ven expuestos tanto a riesgos de accidente de tráfico como confrontarse a momentos de violencia y/o agresiones por parte de los clientes. Todos ellos se recogen dentro de los riesgos asociados a la seguridad en el trabajo y por ello su análisis es de suma importancia.

A. Accidentes de tráfico

Los accidentes de tráfico es una de las principales causas de muerte tanto a nivel nacional como a nivel mundial, por ello todos aquellos profesionales cuya actividad laboral se centra en el transporte por carretera, como es el caso de los taxistas, sufren un gran riesgo diariamente.

Existen varios motivos por los que se puede provocar un accidente de tráfico: fallos en el vehículo, pavimento en mal estado, mala visibilidad o iluminación, distracción del conductor/a, una velocidad inadecuada, cansancio o somnolencia, el consumo de alcohol u otras drogas, entre otras. Además, se debe tener en cuenta la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico por imprudencia de los otros vehículos.

⁷ Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. Artículo 2.

Por tanto se trata de un riesgo de alta probabilidad de sufrir, ya que no siempre depende del taxista.

Son muchos los efectos en la salud que puede provocar un accidente de tránsito, los más comunes son las lesiones físicas o las lesiones internas.

También puede desarrollar **trastornos musculoesqueléticos** que pueden provocar un dolor crónico y/o problemas de movilidad.

No se debe pasar por alto el **trauma psicológico** que pueden generar los accidentes de tráfico, ya que puede manifestarse como ansiedad, depresión, estrés postraumático, entre otras.

Es decir, se trata de un riesgo cuyas consecuencias tienen pueden tener un grave impacto en la salud de los trabajadores. Por ello la precaución y la prevención son de suma importancia, pues aquí no solo se pone en riesgo la seguridad y salud de los profesionales, sino también la del resto de pasajeros, así como el resto de personas que circulen o se encuentren por la vía.

- **Obligaciones preventivas concretas**

Es básico y de obligado cumplimiento para todos los conductores seguir la normativa establecida en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación; además del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Ambas recogen la normativa básica de circulación y su incumplimiento puede suponer una sanción administrativa.

No obstante, tal y como se ha analizado anteriormente, una de las causas de accidente puede ser la somnolencia o fatiga del conductor, por ello, es primordial que los taxistas y chóferes tengan una jornada laboral establecida dentro de los límites legales y los descansos adecuados. Cabe tener en cuenta que, la falta de descanso y la fatiga, además de tener impacto directo en la salud del trabajador, también afectan a las condiciones y capacidades de conducción del profesional pudiendo ocasionar más probabilidad de

sufrir accidentes de tránsito. Este aspecto será abordado con profundidad en el apartado 10 de este documento.

Por tanto, a la hora de establecer la jornada laboral, el taxista deberá tener en cuenta, no sólo los límites legales establecidos, sino que también las capacidades y necesidades de los conductores en cuanto a carga de trabajo y descansos.

Por otro lado, los autónomos deberán tomar en consideración sus necesidades y los límites de su propio cuerpo a la hora de aguantar las jornadas laborales. Los autónomos al tener libertad en establecer su propia jornada de trabajo, en ocasiones, con el objetivo de aumentar los beneficios, pueden realizar más horas de lo habitual. Por ello es importante que atiendan a sus necesidades, pues la fatiga y la falta de descanso puede poner en peligro la integridad física, no solo del autónomo sino también de los clientes o otras personas que circulen por carretera.

B. Agresiones de clientes

Los actos violentos y atracos que suceden durante el trabajo son una preocupación significativa en varios sectores laborales que afecta a la seguridad y salud de todos los trabajadores, así como su bienestar. Cualquier profesión está expuesta a este riesgo y tiene la posibilidad de enfrentarse a situaciones de violencia en su lugar de trabajo. No obstante, determinadas profesiones, como son los taxistas, la probabilidad de que este riesgo se materialice se incrementa debido a la naturaleza del trabajo.

Los factores de riesgo más característicos que se encuentran en este sector son, en primer lugar, la naturaleza de la propia actividad, deben recoger y transportar a desconocidos continuamente pudiendo encontrarse a alguien con la intención de atracar o provocar una situación violenta. Otra situación posible, que se da sobre todo en aquellas áreas más turísticas y de ocio nocturno, son las confrontaciones físicas o verbales que crean aquellos clientes que, al haber consumido drogas, no son conscientes de sus actos.

Seguidamente, los taxistas pueden ser un objetivo buscado para los atracos, pues llevan con ellos dinero en efectivo siempre para dar cambio a los pasajeros y lo recaudado durante su jornada de trabajo, convirtiéndolo al conductor en un objetivo.

Cabe recalcar la naturaleza solitaria y aislada de esta profesión, ya que durante su jornada laboral no están acompañados por otros profesionales. Esto provoca que sean más vulnerables ante posibles ataques de los clientes, donde se aprovechan de esta situación. Los turnos nocturnos también incrementan la vulnerabilidad de los trabajadores, debido a la ausencia de personas y de seguridad por las carreteras.

Las consecuencias de estas situaciones son muy variables ya que pueden afectar tanto a nivel físico, como emocional o económico

A **nivel físico**, estas situaciones pueden acabar en enfrentamientos donde el trabajador puede sufrir lesiones, cortes, contusiones, etcétera.

A **nivel emocional** es posible que tenga un gran impacto negativo en la salud mental para el conductor, pudiendo provocar síntomas del estrés post traumático como es la ansiedad o pesadillas, afectando a la capacidad y bienestar del trabajador. Además, los taxistas que sufren estas situaciones tienden a perder confianza y a sentirse inseguros en el trabajo.

El **impacto económico** puede ser muy elevado si el taxista sufre un atraco, pues perdería todo aquello que se ha recaudado durante la jornada laboral e incluso el dinero en efectivo que debe llevar para poder dar cambio a los clientes.

- **Obligaciones preventivas concretas**

Las medidas preventivas concretas que pueden adoptarse variarán en función del tipo de establecimiento, tipo de producto o servicio ofertado, etc. y del tipo de violencia que más probabilidad tiene de sufrir el lugar de trabajo⁸.

Por ello, la normativa aporta medidas que de forma genérica deben ser consideradas. Algunos ejemplos son prever el aumento de dinero acumulado, instalar pantallas o sistemas de protección donde el trabajador tenga más riesgo, informar y formar de forma adecuada a los trabajadores, establecer procedimientos claros de emergencia, entre otras.

⁸Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSHT). "NTP 489: Violencia en el lugar de trabajo". [En línea]. Disponible en: <https://www.insst.es/documents/94886/191012/NTP+489+Violencia+en+el+lugar+de+trabajo.pdf/2ffefd10-d646-4592-8dae-488e67d9db23?version=1.0>. [15/03/2024]

En cuanto a los sistemas de videovigilancia, al ser el taxi un servicio público, es competencia de cada municipio determinar si pueden o no los taxistas instalar cámaras de videovigilancia. La Ley Orgánica 3/2008, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personal y garantía de los derechos digitales establece que la instalación de sistemas de videovigilancia debe ser legítima y aceptada por la normativa. En este sentido, según la Ley 23/1992 de Seguridad Privada, la instalación de estos sistemas se permite siempre que se cumplan los requisitos formales de la propia ley, además de notificar a la Agencia Española de Protección de Datos. Por tanto, es competencia de cada municipio decidir si se toma esta medida ya que su instalación está respaldada por la ley.

Algunas ciudades, como es el caso de Madrid, si se permite el uso de cámaras de videovigilancia, sin embargo, otras como Barcelona no está permitido.

8. Riesgos ergonómicos

La ergonomía es el conjunto de conocimientos de carácter multidisciplinar aplicados para la adecuación de los productos, sistemas y entornos artificiales a las necesidades, limitaciones y características de sus usuarios, optimizando la eficacia, seguridad y bienestar (Asociación Española de Ergonomía, 1980)⁹. Por tanto, el objetivo de la ergonomía es adaptar el trabajo a las personas para que la realización de sus tareas no provoque daños en la salud.

La importancia del análisis de los riesgos ergonómicos se debe, no solo a la capacidad de generar un perjuicio en la salud de los conductores, sino que estos riesgos también influyen en la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico.

Los taxistas se encuentran en un entorno laboral caracterizado por unas condiciones y factores que influyen directamente en su salud. Algunas de ellas son las posturas sedentarias o forzadas tras largas horas de conducción y la carga de equipaje.

⁹Ergónomos. "Ergonomía". Disponible en: <http://www.ergonomos.es/ergonomia.php>. [07/03/2024].

A continuación se desarrollarán ambas condiciones y los efectos en la salud que pueden provocar.

A. Posturas sedentarias y forzosas

La naturaleza del trabajo de un taxista implica pasar muchas horas conduciendo. Esta actividad que, en un primer momento, puede resultar inofensiva para la salud, puede comprender unos riesgos ergonómicos que no se suelen tener en cuenta. Uno de ellos es el mantenimiento de posturas estáticas y sedentarias durante la gran cantidad de horas que el taxista se encuentra conduciendo, que puede afectar de diferentes formas a la salud.

Mantener la misma posición durante horas sin poder moverse mucho, dado el poco espacio de trabajo que disponen los conductores, puede causar complicaciones musculoesqueléticas como es el dolor de espalda, cuello y hombros; así como afectar a la circulación sanguínea causando problemas en las piernas y los pies debido a la falta de movimiento.

Las posiciones forzadas acostumbran a darse cuando el trabajador, tras largas horas de conducción en una misma postura, busca más comodidad en un espacio muy limitado como es el asiento del conductor. El cuerpo deja de estar en una posición natural y pasa a una posición forzada y restringida, que provoca una sobrecarga de los músculos y tendones.

La principal consecuencia del sedentarismo y las posturas forzadas son los **trastornos musculoesqueléticos (TME)**, identificados como dolores en el aparato locomotor, es decir, músculos, tendones, huesos, cartílagos, ligamentos o nervios.

A pesar de ser el dolor el síntoma más común, se debe de tener en cuenta otros síntomas como la fatiga, pérdida de fuerza, hinchazón, etc. Los síntomas tienden a aparecer gradualmente, siendo en un inicio leves pero su evolución, si no se detecta y se corrige, puede conllevar complicaciones.

Además, al comienzo el dolor aparece en una zona determinada asociándose a determinados movimientos o esfuerzos, que al finalizar la jornada laboral desaparecen.

No obstante, conforme pasa el tiempo, se convierte en un dolor continuo que se extiende a otras zonas del cuerpo y que se mantiene una vez acabada la jornada laboral.

Por tanto, los TME aparecen de forma lenta y aparentemente inofensiva, así pues, los taxistas suelen ignorar los síntomas hasta que se convierten en lesiones irreversibles, que pueden llegar a ser discapacitantes.

A continuación se analizarán algunos de los riesgos del trabajo y los trastornos musculoesqueléticos que pueden generar.

En la zona de la espalda, mantener una posición mantenida, en este caso concreto estar sentado conduciendo, puede generar **lumbalgia**, cuyo síntoma principal es dolor en la parte baja de la columna y dificultad para mover el tronco. Si no es tratado, con el paso del tiempo este dolor puede extenderse por la espalda y/o aumentar su rigidez.

En los hombros, a causa de tener los brazos extendidos hacia delante, en alto o hacia los lados y los codos levantados hacia los lados, puede aparecer **bursitis**. Se debe recordar que un movimiento habitual en los conductores cuando llevan varias horas conduciendo es apoyar el codo en la ventana lateral, así como la propia acción de conducir implica una extensión mantenida de los brazos. Como síntoma eminente se encuentra el dolor en la elevación lateral y las rotaciones de los brazos, no obstante, este dolor se puede dar sin movimientos en función del grado en el que se encuentre.

Por último, en las piernas puede aparecer **ciática** por mantener una posición sentada de manera constante. Los taxistas, al tener de actividad principal el transporte de los clientes en un vehículo, mantienen muchas horas en el asiento y no siempre encuentran tiempo entre cada cliente para levantarse y así dar más movilidad a su cuerpo. Asimismo, la incomodidad en asientos inadecuados puede condicionar a trabajar en una postura forzada.

La ciática es un dolor que inicia en la zona lumbar y desciende hasta el talón o pie que se puede originar por determinadas enfermedades, pero en los taxistas es común por una alteración de la posición normal de la columna. Los síntomas suelen ser

sensación de hormigueo, falta de fuerza en la pierna o dolor al estar en la postura incorrecta que desaparece al descansar.

El RD 1299/2006¹⁰, que determina el cuadro de enfermedad profesionales, considera como enfermedades profesionales que provienen de una actividad de conducción de automóvil las siguientes:

- Enfermedades provocadas por posturas forzadas y movimientos repetitivos en el trabajo e inflamación de las vainas tendinosas
- Epicondilitis y epitrocleitis
- Síndrome del Codo epitrocleo-olecraneal por compresión del nervio cubital en el codo
- Síndrome del canal de Guyón por compresión del nervio cubital en la muñeca
- Parálisis del nervio radial por compresión del mismo

Todas estas enfermedades pueden ser causadas por los factores de riesgo comentados anteriormente. Y, por tanto, los trabajadores que sufren estas lesiones pueden acceder a la baja por enfermedad profesional si así lo considera la entidad gestora pertinente.

Otra consecuencia que aparece a causa del sedentarismo son las enfermedades cardiovasculares, a pesar de tener diferentes posibles factores de riesgo, el sedentarismo es uno de ellos.

La actividad física que desarrollan los taxistas durante su jornada laboral es baja, y por ende, es poco el gasto energético que tienen. Estos factores, si se combinan con

¹⁰ Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro. BOE núm. 275, de 16 de noviembre de 2006, páginas 39877 a 39898. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2006-22169&tn=1&p=20180505>

malos hábitos, puede conllevar disfunciones endocrinas y metabólicas, enfermedades circulatorias o hepáticas, hipertensión arterial, etcétera¹¹.

- **Obligaciones preventivas concretas**

Las acciones o medidas preventivas que se deberían de tener en cuenta para evitar los riesgos ergonómicos se basan en el principio de ajustar el puesto de trabajo a las personas.

Se debe determinar como condición de trabajo cualquier característica que pueda influenciar considerablemente la producción de riesgos para la seguridad y salud del trabajador, concretamente *“Todas aquellas otras características del trabajo, incluidas las relativas a su organización y ordenación, que influyan en la magnitud de los riesgos a que esté expuesto el trabajador”* (art. 4.7º.d. LPRL). Por tanto, una de las soluciones es determinar medidas que se basen en los cambios de la organización del trabajo.

Dando la posibilidad al trabajador de realizar descansos y pausas durante su jornada laboral se permite al conductor más movilidad y disminuyendo el tiempo en el que se encuentra en una posición sedentaria o forzada. De esta forma se reducen las posibilidades de desarrollar alguno de los trastornos musculoesqueléticos o enfermedades nombrados anteriormente.

Por otro lado, atendiendo a los artículos 18 y 19 de la misma ley, es de suma importancia la información y formación a los chóferes de los riesgos para la seguridad y salud. Mostrar las posiciones y los movimientos correctos, además de las posibles consecuencias en caso de mantener una postura incorrecta puede evitar o reducir la producción de los daños a los taxistas.

¹¹ Repositorio de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE). "Título del documento". [En línea]. Disponible en: <https://repositorio.puce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/f9feb506-e8ee-4072-a144-3308f97a1f54/content>. [07/03/2024].

B. Sobreesfuerzos en la carga manual

Las funciones de los taxistas van más allá de transportar a los clientes al lugar solicitado, sino que también tienen la responsabilidad de cargar y descargar del vehículo los equipajes que lleven consigo los clientes. Pese a no ser una función principal en su actividad laboral, durante el su jornada los conductores pueden realizar sobreesfuerzos que suponen un riesgo ergonómico para su seguridad y salud. Por más que este no sea uno de los riesgos más comunes, su análisis es importante.

La manipulación manual de cargas se entiende como *“cualquier operación de transporte o sujeción de una carga por parte de uno o varios trabajadores, como el levantamiento, la colocación, el empuje, la tracción o el desplazamiento, que por sus características o condiciones ergonómicas inadecuadas entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores.”*¹².

Esta puede presentar un riesgo cuando es demasiado pesada o grande, es voluminosa o difícil de sujetar o cuando su equilibrio es inestable.¹³

La OIT declara que la carga manual representa entre un 20 y un 25% del total de los accidentes producidos.¹⁴

Por tanto, los sobreesfuerzos en la carga manual que hacen los taxistas pueden crear otros trastornos musculoesqueléticos un ejemplo es la hernia discal, que aparece en la espalda. Además de los TME también pueden aparecer traumatismos agudos como son los cortes, fracturas, quemaduras. Estas lesiones suelen tener una larga duración y periodo de rehabilitación.

¹² Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. (1997). Real Decreto 487/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores. Boletín Oficial del Estado, n.º 102, de 29 de abril de 1997, p. 14005-14016.

¹³ Consejo de la Unión Europea. (1990). Directiva del Consejo, de 29 de mayo de 1990, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores (cuarta Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE). Anexo I.

¹⁴ Guía para inspectores de trabajo: Manipulación manual de cargas. (s.f.). Recuperado de <https://www.ilo.org/global/topics/labour-administration-inspection/resources-library/publications/guide-for-labour-inspectors/manual-handling/lang-es/index.htm>

- Obligaciones preventivas concretas

La Unión Europea adoptó en 1990 la Directiva 90/269/CEE con el objetivo de concienciar y adoptar medidas de estos riesgos. Se traspasó al ordenamiento español mediante el RD 487/1997, de 14 de abril, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores.

Se debe destacar el artículo 3 de este RD, donde aparecen las obligaciones generales del empresario, teniendo que evitar la manipulación manual de las cargas y, cuando no se pueda evitar (como es el caso de los taxistas, pues es una de sus funciones principales y no pueden optar a equipos de manejo mecánico) el taxista deberá proporcionar a los trabajadores los medios apropiados para reducir el riesgo.

De igual modo, el artículo 4 del RD 487/1997 relata la importancia de la obligación de formación e información (tal y como dispone la LPRL en los artículos 18 y 19). Destacando la formación sobre la correcta forma de manipular las cargas sin correr riesgo.

9. Riesgos físicos

Los riesgos físicos se definen como las distintas formas de energía que tienen la capacidad de causar daños en la salud y la seguridad durante el trabajo¹⁵. Es decir, son todos aquellos factores ambientales, tales como el ruido, las vibraciones, la iluminación, la temperatura o las radiaciones que actúan directamente sobre los cuerpos de los trabajadores, atacando a los tejidos y órganos que pueden ser afectados negativamente según el tiempo de exposición y la intensidad de estos.

Dentro del sector del taxi estos riesgos pueden pasar desapercibido, pues factores como la vibración del vehículo, el ruido de la circulación y dentro del propio vehículo, el aire acondicionado y la humedad o la iluminación se manifiestan durante la conducción. No

¹⁵Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (s.f.). Riesgos físicos. Recuperado de: <https://www.insst.es/materias/riesgos/riesgos-fisicos#:~:text=se%20utiliza%20habitualmente%20para%20describir,la%20seguridad%20durante%20el%20trabajo.>

obstante se debe tener en cuenta que los taxistas y chóferes se ven expuestos a estos factores durante toda su jornada laboral, día tras día y por ende, la probabilidad de que se materialice el riesgo se incrementa considerablemente.

Existen muchos factores de riesgo generados por agentes físicos, sin embargo, este apartado se centrará en aquellos más relevantes dentro del sector del taxi.

A. Ruido

La exposición a niveles altos de ruido durante el trabajo puede provocar daños auditivos¹⁶. Para determinar si el ruido puede llegar a ser un riesgo en la salud de los trabajadores, el anexo I del RD 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido define los baremos mediante unas fórmulas.

Dadas las características propias de las funciones de los taxistas y/o chóferes, estos deben pasar largas horas conduciendo y con tráfico. Tanto el tráfico como el propio vehículo genera ruido al cual el trabajador se ve expuesto durante muchas horas diariamente y esto puede tener un impacto negativo en la salud del trabajador.

El efecto predominante de la exposición al ruido es la **pérdida de audición**. No obstante, también aparecen otros efectos perjudiciales en la salud de los trabajadores como acúfenos (sensación de zumbido en los oídos), **estrés, cansancio, cefaleas**, malestar general, dificultades para dormir, entre otras. Se debe destacar que el ruido en las trabajadoras embarazadas puede afectar al feto aumentando la presión sanguínea.

- Obligaciones preventivas concretas

Las acciones preventivas que propone el INSS¹⁷ para mejorar la seguridad en el transporte de personas se basan en los artículos 15, 16 y 17 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales referentes a la acción preventiva, el plan de prevención de riesgos laborales y los equipos de trabajo respectivamente.

¹⁶Guía para Inspectores de Trabajo: Ruido. (s.f.). Recuperado de <https://www.ilo.org/global/topics/labour-administration-inspection/resources-library/publications/guide-for-labour-inspectors/noise/lang--es/index.htm>

¹⁷ INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO: Guías para la acción preventiva. Transporte de personas, Madrid (INSHT), 2002, pág. 21.

Los taxistas deberán mantener en buen estado la maquinaria, en este caso el vehículo; hacer lo posible por reducir el tiempo de exposición por medio de los turnos de trabajo; utilizar equipos de protección individual o informar a los trabajadores del riesgo.

Además, se debe destacar el deber de los empleadores y derecho de los trabajadores a la vigilancia de la salud, amparado por el artículo 22 de la LPRL y por el artículo 11 del RD 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.

Se debe remarcar la dificultad de la aplicación de medidas preventivas sobre el riesgo físico del ruido en los taxistas, pues es vital para una buena conducción poder escuchar que pasa en la carretera y sostener la ventilación del coche. Por ello, mantener la ventanilla siempre cerrada o el uso de algunos equipos de protección individual no siempre son idóneos por las características propias del sector del taxi.

Tal y como se puede comprobar, la legislación española en cuanto a la prevención de riesgos laborales tiene una perspectiva preventiva y de control de los efectos. No obstante, en algunos sectores como puede ser el taxi, existe una exposición al ruido que no son suficiente para provocar una pérdida auditiva y pasan desapercibidos, pero que pueden provocar efectos negativos en la realización de las funciones de los conductores o la comunicación. Por ello su regulación es compleja y el INSS se dirige a la normativa genérica de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

B. Vibraciones

“La exposición a vibraciones se produce cuando se transmite al cuerpo el movimiento oscilante de una estructura, ya sea el suelo o un asiento”¹⁸. A pesar de que cada vez los vehículos utilizados por los taxistas y/o chóferes son más modernos y, por ende, la vibración que provoca la conducción se ha moderado, es un factor de riesgo para todos aquellas personas cuya actividad laboral se basa en la conducción. Asimismo, se debe tener en cuenta la posibilidad de que las vibraciones incrementen a causa de las condiciones de la carretera, el tipo de asiento, entre otras.

¹⁸ NTP 784: Evaluación de las vibraciones de cuerpo completo sobre el confort, percepción y mareo producido por el movimiento, 2008 (GÓMEZ-CANO ALFARO, M^a.).

El Real Decreto 1311/2005, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas establece en su segundo artículo dos definiciones para la vibración.

Por un lado, la vibración transmitida al sistema mano-brazo, que suele presentarse en aquellas personas que manipulan, por regla general, herramientas que transmiten altas vibraciones al sistema mano-brazo.

Por otro, la transmitida al cuerpo entero donde el sujeto recibe la vibración por el cuerpo entero al dejar el cuerpo descansando sobre la superficie vibrante. Este es el caso de los taxistas y chóferes, pues pasan su jornada laboral sentados en el asiento del conductor de un vehículo que produce vibraciones.

El cuerpo humano puede reaccionar de diversas formas a estas vibraciones, en función de las características físicas de la vibración, la parte del cuerpo que está en contacto con la superficie vibrante, las características del trabajador, la realización de tarea y el ambiente físico.

Son varios los efectos a para la salud provocados por las vibraciones, destacan los trastornos musculoesqueléticos que afectan a la columna vertebral, las alteraciones neuromusculares, cardiovasculares, respiratorias, endocrinas e incluso ginecológicas o sensoriales. Además suele provocar discomfort en los trabajadores.

- Obligaciones preventivas concretas

Con el fin de evitar o reducir el este riesgo concreto, el taxista empleador deberá de tener en cuenta e incluir en la evaluación de riesgos laborales las indicaciones previstas en el RD 1311/2005.

Tal y como el propio RD expone el artículo 5 sobre “disposiciones encaminadas a evitar a reducir la exposición”, se basan en el artículo 15 de la LPRL sobre la acción preventiva. Destaca la información y formación adecuada a los trabajadores, donde se debe de incluir las medidas tomadas, los valores límites de exposición y los valores de exposición a los que se encuentran, la forma de detectar e informar sobre síntomas de daños, cuando tienen los chóferes derecho a la vigilancia de la salud y las prácticas de

trabajo seguras¹⁹. También aparece la limitación de la duración e intensidad de la exposición o el mantenimiento adecuado de los equipos de trabajo.

El tercer punto del artículo 5 establece que en caso de que, aún tomando las medidas oportunas, el taxista sufriera una exposición de vibraciones superior al límite establecido, deberá tomar medidas inmediatas para reducirla, así como determinar las causas.

C. Ambiente térmico del lugar de trabajo

Se conoce el ambiente térmico en el trabajo como aquellas condiciones que están relacionadas con la temperatura, la humedad y el movimiento del aire en un entorno laboral. Todo ello puede tener un impacto en la salud y seguridad de los trabajadores, además de afectar a la comodidad y productividad del trabajador.

El cuerpo humano necesita mantener una temperatura interna para asegurar su buen funcionamiento. El confort térmico es la satisfacción de un individuo en relación con las condiciones térmicas del ambiente en el que se encuentra, dependerá de percepciones individuales y se ve influido por la actividad física, la ropa, la temperatura del aire, la humedad y la velocidad del aire.

Por tanto, son condiciones que parten tanto de una dimensión subjetiva, pues depende de la percepción de cada persona; como de una dimensión objetiva, se mide mediante las condiciones climáticas (WBGT) y la actividad física del individuo (calorías).

Extrapolando esta teoría al sector del taxi, los conductores pasan la mayor parte de su jornada laboral dentro de un vehículo cerrado el cual, de forma habitual, dispone de aire acondicionado. Las elevadas temperaturas durante el verano o las bajas temperaturas que hay en invierno hacen que sea complicado aguantar la temperatura del exterior, sobre todo teniendo en cuenta en verano la exposición constante al sol que los taxistas, y por tanto, en busca del confort térmico esto provoca que los conductores activen el aire acondicionado.

¹⁹Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. (2005). Real Decreto 1311/2005, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas (artículo 6). Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2005-18262>

No obstante, esto puede provocar efectos adversos en la salud de los trabajadores, pues el cambio constante de temperatura al entrar y salir del vehículo, así como la exposición directa a poca distancia del aire acondicionado puede repercutir negativamente en la seguridad y salud de los trabajadores.

A ello se le debe añadir que gran parte del tiempo el vehículo lo comparte con los clientes y, en ocasiones, debe adecuar la temperatura al confort térmico de estos.

Las condiciones ambientales del puesto de trabajo puede generar por un lado discomfort térmico y por otro estrés térmico.

El **discomfort térmico** es una situación poco definida por la legislación puesto que se puede llegar a dar incluso cuando se cumple la normativa vigente ya que como se ha comentado, tiene una dimensión subjetiva.

El anexo III del RD 486/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo establece los parámetros legales. En trabajos sedentarios la temperatura en centros cerrados debe ser entre 17 y 27 °C, la humedad entre el 30-70%, además expone las corrientes del aire acondicionado (0,25 m/s).

Cuando el cuerpo no se encuentra en un balance térmico confortable, se produce una tensión en el organismo que puede provocar la disminución de capacidades físicas y mentales, malestar, incremento de distracciones entre otras.

El **estrés térmico** aparece cuando el trabajador se expone a condiciones extremas donde acumula excesivamente frío o calor en su cuerpo, generando graves consecuencias. Este caso no suele aparecer en el sector del taxi.

- **Obligaciones preventivas concretas**

Tal y como se ha comentado, el discomfort térmico se puede dar a pesar de estar cumpliendo con la normativa vigente, por ello las medidas preventivas son de difícil aplicación.

Siguiendo lo establecido en el anexo III del RD 486/1997 y la Guía Técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los lugares de trabajo²⁰, se recomienda:

Por un lado actuar sobre el medio de propagación, es decir tener un diseño adecuado de los sistemas de calefacción y aire acondicionado.

En cuanto a las medidas organizativas, reorganizar el tiempo de trabajo para que así la exposición sea inferior.

Y por último, actuar sobre los individuos, utilizando una ropa adecuada. En algunos casos se exige uniforme para esta profesión, además de que ésta sea cómoda y adecuada para la conducción, también debería de tenerse en cuenta las temperaturas a las que están expuestos los trabajadores.

10. Riesgos psicosociales

Los riesgos psicosociales han ido adquiriendo más importancia en el ámbito laboral, estos pueden definir como:

“Los factores psicosociales en el trabajo consisten en interacciones entre el trabajo, su medio ambiente, la satisfacción en el trabajo y las condiciones de organización, por una parte, y por la otra, las capacidades del trabajador, sus necesidades, su cultura y su situación personal fuera del trabajo, todo lo cual, a través de percepciones y experiencias, puede influir en la salud, en el rendimiento y en la satisfacción en el trabajo” (OIT, 1986, p. 3)

Por tanto, son todos aquellos factores laborales y organizacionales, como puede ser la política y filosofía de la organización, la cultura, las relaciones laborales o las condiciones de empleo, diseño del puesto y calidad del trabajo que, en determinadas circunstancias, pueden provocar efectos adversos en la salud de los trabajadores.

²⁰ Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de lugares de trabajo. Recuperado de <https://www.insst.es/documents/94886/203536/Gu%C3%ADa+t%C3%A9cnica+para+la+evaluaci%C3%B3n+y+prevenci%C3%B3n+de+los+riesgos+relativos+a+la+utilizaci%C3%B3n+de+lugares+de+trabajo/deac8eb9-e242-48c4-a634-4cf88927fff7>

De forma genérica, el mercado laboral de servicios turísticos y, concretamente el servicio de taxi, se ve constantemente expuesto a factores laborales que pueden provocar riesgos psicosociales. Por otro lado, los factores organizacionales no son tan comunes, pues dada la forma de organización de los tipos de empresas que existen en este sector, al ser la mayoría constituidas por autónomos, estos factores de riesgo pasan desapercibidos.

A continuación se analizarán los factores de riesgo a los cuales se consideran más expuestos los trabajadores taxistas, el tiempo de trabajo, la nocturnidad y el estrés.

A. Tiempo de trabajo

El tiempo de trabajo es un aspecto esencial en la vida de cualquier persona, no únicamente por el impacto que tiene tanto en la productividad como en la eficiencia, sino también por su relevancia en el bienestar psicosocial de los trabajadores. La gestión y estructuración del tiempo de trabajo puede influir en la salud, satisfacción laboral y calidad de vida de las personas trabajadoras.

La legislación y doctrina laboral en cuanto al tiempo de trabajo es muy extensa, no obstante, este trabajo se centrará en la regulación específica para los conductores de taxi. Desde el punto de vista del trabajador por cuenta ajena, primeramente se debe recordar el taxi como un servicio público y, por ende, la Administración de cada provincia puede regular la jornada laboral. Algunos casos como es Barcelona, el Reglamento Metropolitano del Taxi²¹ determina que puede establecer horarios especiales en días concretos según las circunstancias dadas (artículo 37.1), dando a los empresarios libertad para determinar la duración de la jornada en el resto de circunstancias. Otros casos como es el de las Islas Baleares, en la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad²² sostenible de las Illes Balears no contempla la jornada laboral, dejando su determinación bajo competencia de los empresarios. Sin

²¹Reglament Metropolità del Taxi. (23 de agosto de 2023). Recuperado de <https://docs.amb.cat/alfresco/api/-default-/public/alfresco/versions/1/nodes/d946145b-b288-4cb7-b1ff-cee8d1ca7bde/content/Reglament%20Metropolit%C3%A0%20del%20Taxi%2023.08.23.pdf?attachment=false&mimeType=application/pdf&sizeInBytes=1866506>

²²Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears. Boletín Oficial de las Islas Baleares, núm. 77, de 21 de junio de 2014. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7536>

embargo el VIII Convenio Colectivo nacional para el sector de auto-taxis²³ determina en su artículo 21 que la jornada laboral no puede exceder las 1.790 horas anuales, es decir, se debe respetar un cómputo de 40 horas semanales salvo pacto de lo contrario. Por tanto, el convenio iguala la normativa expuesta en el Estatuto de los Trabajadores.

Por otro lado, los trabajadores por cuenta propia, que no tienen otros trabajadores a cargo, no tienen la obligación de establecer una jornada laboral para ellos mismos y se rigen por la autonomía de la voluntad a la hora de decidir la duración de su jornada, pues esta no está regulada por la ley. Remarcar que a los trabajadores por cuenta propia que no tienen trabajadores a cargo se les exime de la obligación del registro de jornada obligatorio.

Cabe destacar que dentro del sector de transporte se debe de diferenciar entre tiempo de trabajo efectivo y el tiempo de presencia, definidos en el artículo 8 del Real Decreto 1561/1995 en la redacción actual operada tras la aprobación del R.D. 902/2007, en vigor desde julio de 2007²⁴. Siendo así el tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el chófer se encuentra realizando sus funciones propias de conducción o trabajos auxiliares a disposición del empresario; y el tiempo de presencia aquel en el que el chófer, estando a disposición del empresario, no presta trabajo efectivo por no tener viajes, estar esperando, comer, entre otras. Así lo confirmó el TJUE en la sentencia del 21 de febrero de 2018, asunto C-518/15²⁵ donde se reconoció como tiempo de trabajo aquel de disponibilidad localizada, este tiempo se podría equiparar al tiempo de presencia de los conductores de taxi, que deben de estar a disposición para poder prestar sus servicios pero no realiza trabajo efectivo en ese momento.

²³Dirección General de Empleo. (2017). Resolución de 27 de abril de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el VIII Convenio colectivo nacional para el sector de auto-taxis. Boletín Oficial del Estado, núm. 105, de 3 de mayo de 2017. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2017-5496>

²⁴ Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. Boletín Oficial del Estado, núm. 235, de 2 de octubre de 1995. Recuperada de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-21346>

²⁵Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2018). Sentencia de la Sala Quinta de 21 de febrero de 2018. Recuperado de: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=199508&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2639923>

Asimismo, la sentencia de 9 de Septiembre de 2015, asunto C-266/14²⁶, consideró como parte de la jornada efectiva de trabajo los desplazamientos entre el domicilio del trabajador y el lugar de inicio y fin de sus actividades para aquellos trabajadores que no tienen un centro de trabajo fijo o habitual. Esto se puede aplicar a los taxistas ya que su centro de trabajo es el vehículo con el que se desplazan durante su jornada laboral.

Por otro lado, destacar que más allá de los descansos diarios que prevé el Estatuto de los Trabajadores de doce horas entre el inicio de cada jornada, no existe una normativa que determine los descansos en esta profesión o que limite el tiempo de conducción del taxista, a diferencia de otros transportes públicos como el autobús. Por tanto, los trabajadores de este sector no tienen una protección específica en materia de tiempo de trabajo que vele por su salud y seguridad.

A pesar de la regulación establecida, en muchos casos los empresarios y autónomos con trabajadores a cargo exigen a los chóferes jornadas laborales más extensas que superan los límites legales. La motivación de ello se encuentra en que cuantas más horas realice cada conductor, menos trabajadores habrá que contratar para explotar la licencia durante las 24 horas, llegando a tener únicamente a 2 conductores por licencia. La escasez e ineficacia de los mecanismos para el registro de la jornada laboral de los taxistas también es un incentivo a no seguir el límite legal.

De este modo, el exceso de horas en las jornadas laborales suponen un riesgo para la salud de los trabajadores.

Por un lado, afecta a la **salud física** de los trabajadores ya que este exceso provocó un total de 745.000 muertes por accidente cardiovascular y cardiopatía isquémica²⁷ como consecuencia de trabajar 55 horas a la semana o más. También pueden provocar problemas gastrointestinales, dolor de espalda, enfermedades cardiovasculares o diabetes.

²⁶Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2015). Sentencia de 9 de Septiembre de 2015, asunto C-266/14.

²⁷Frank Pega,Bálint Náfrádi,Natalie C. Momen,Yuka Ujita,Kai N. Streicher,Annette M. Prüss-Üstün,Alexis Descatha,Tim Driscoll,Frida M. Fischer,Lode Godderis,Hannah M. Kiiver,Jian Li,Linda L. Magnusson Hanson,Reiner Rugulies,Kathrine Sørensen et al. (2021). Global, regional, and national burdens of ischemic heart disease and stroke attributable to exposure to long working hours for 194 countries, 2000–2016: A systematic analysis from the WHO/ILO Joint Estimates of the Work-related Burden of Disease and Injury. Environment International, Volumen 154. Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412021002208>

Por otro lado, en cuanto a los efectos psicosociales el exceso de horas de trabajo genera varios efectos negativos que repercuten a los trabajadores:

La dificultad a los trabajadores para **conciliar la vida familiar con el trabajo**, donde el estado anímico y la sobrecarga laboral se traslada del trabajo al ámbito familiar influyendo en las relaciones con éstas.

El **Síndrome de Burnout** y el **estrés** son otros efectos que puede generar, no obstante estos se analizarán posteriormente.

- **Obligaciones preventivas concretas**

Según establece el artículo 34.9 del Estatuto de los Trabajadores todas las empresas deberán hacer un registro de la jornada de todos los trabajadores. Sin embargo, tal y como se ha comentado anteriormente, en el sector del taxi no existe un mecanismo adaptado para este sector y que permita un registro correcto de la jornada siguiendo las indicaciones de la normativa como reflejar con claridad las horas realizadas por cada trabajador, conservar el registro durante 4 años.

Otros servicios de transporte por carretera como es el autobús o los camiones sí que disponen de un buen sistema de registro de jornada, el tacógrafo. Este fue aceptado por Inspección de Trabajo mediante el criterio Técnico 101/2019²⁸ como un buen medio de seguimiento y registro de la jornada pues este aparato garantiza la fiabilidad e invariabilidad de los datos registrados.

Así pues, los empresarios y autónomos con trabajadores a cargo deberían implementar un sistema igual o similar al tacógrafo que realice eficazmente el registro de jornada.

²⁸Ministerio de Trabajo y Economía Social. (2019). Criterio técnico 101/2019 sobre actuaciones inspectoras en materia de tiempo de trabajo y horas extraordinarias. Recuperado de: https://www.mites.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Criterios_tecnicos/CT_101_2019.pdf

B. Trabajo nocturno

Se considera trabajo nocturno aquel realizado entre las diez de la noche y las seis de la mañana, así lo define el artículo 36.1 del Estatuto de los Trabajadores. Dada la vulnerabilidad que sufren las personas que trabajan en turno nocturno, el legislador quiso establecer unas condiciones y derechos. De esta forma, serán considerados trabajadores nocturnos todos aquellos conductores que realicen su trabajo durante, al menos, 3 horas dentro del periodo comprendido. Asimismo, prohíbe que las jornadas laborales en trabajos nocturnos duren más de 8 horas, junto a la posibilidad de realizar horas extraordinarias. No obstante, en la práctica no siempre se cumplen estas limitaciones.

Este horario laboral supone un desafío al ritmo natural del cuerpo humano, un hecho que se ve reflejado en los efectos que tiene sobre la salud física, mental y social de los trabajadores.

En primer lugar, alterar el horario y las horas de sueño produce un gran cambio fisiológico que comporta una serie de efectos negativos a la **salud física** de los trabajadores.

El ciclo de sueño del cuerpo humano está programado para funcionar según el entorno que le rodea, sobre todo por la luz. Cuando las horas de vigilia o de sueño no están sincronizadas con el entorno, se pueden producir **trastornos del ritmo circadiano** o del sueño y vigilia, que implican dificultades para conciliar el sueño y que el sueño puede no ser de buena calidad.

Las alteraciones del sueño cuantitativas y cualitativas también pueden provocar un aumento de consumo de tabaco, alcohol o hipnóticos. Junto a estos efectos se encuentran las **alteraciones gastrointestinales** y metabólicas, así como las **alteraciones cardiovasculares**.

Seguidamente, el trabajo nocturno afecta considerablemente a la **salud mental** y la **vida social** de los trabajadores.

Los conductores de turno nocturno pueden sufrir **estrés y/o ansiedad** al tener que adaptar el ritmo natural a estos horarios poco convencionales. La ansiedad se puede ver

incrementada al no poder pasar tiempo con amigos y familiares por incompatibilidad de horarios.

Los trastornos de sueño como el **insomnio** son frecuentes en aquellas personas que deben conciliar el sueño durante el día a causa de la luz y los ruidos ambientales.

En la misma línea, expertos han confirmado que la exposición limitada a la luz solar y la alteración hormonal que supone el trabajo nocturno está asociado a tener un mayor riesgo de sufrir **depresión**.

Es importante destacar el **aislamiento social** que sufren los taxistas y chóferes que trabajan durante el turno nocturno. El trabajo nocturno implica horarios irregulares y largas horas de trabajo durante la noche que puede suponer mayor dificultad para la conciliación entre el trabajo, familia y responsabilidades personales, teniendo un gran impacto en las relaciones sociales de los trabajadores, pues se sienten desconectados de amigos y familiares que no comparten el turno nocturno. Esto, como se ha comentado anteriormente, puede generar estrés y ansiedad en los trabajadores.

El trabajo nocturno no sólo tiene efectos negativos en la salud del trabajador, sino que también afecta a la productividad y rendimiento del conductor. Pues trabajar de noche junto a la fatiga y somnolencia puede afectar a las funciones cognitivas como es la concentración o la memoria, además de la velocidad de respuesta.

Se debe recordar el sector en el que se centra este trabajo, los taxistas, cuya función principal es el transporte de personas de un lugar a otro. Es por ese motivo que todo lo mencionado anteriormente puede provocar un aumento en el riesgo de accidente laboral o de tráfico, que no únicamente podrá provocar daños al trabajador, sino también a los clientes o cualquiera que se encuentre en el lugar del accidente. Por este motivo, la prevención de riesgos y la protección a los trabajadores nocturnos es sumamente importante.

- **Obligaciones preventivas concretas**

Más allá de lo dispuesto en el artículo 36 del Estatuto de los Trabajadores, la normativa española no regula la prevención de riesgos laborales inherentes al trabajo nocturno. En este artículo se reflejan las limitaciones, condiciones y derechos de los trabajadores en

turno nocturno. Como se ha comentado anteriormente, y tal y como repite el artículo 33 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, las jornadas laborales de los conductores con estas características no pueden exceder las 8 horas diarias, sin embargo, la problemática surge cuando las empresas o los autónomos con trabajadores a cargo no cumplen la normativa e imponen jornadas que sobrepasan los límites legales.

Destacar la mención específica a la protección de la salud de los trabajadores en turno nocturno del artículo 36.4 del Estatuto de los Trabajadores. Donde obliga al empresario a facilitar una evaluación gratuita del estado de salud de los trabajadores, siguiendo los criterios de la Ley 31/1995.

Las recomendaciones médicas para evitar o paliar los efectos en la salud del trabajo nocturno de los taxistas son la precaución al conducir, tener en cuenta una buena alimentación, intentar adoptar un horario de sueño constante, mantener la actividad física y los compromisos con la familia y amistades.

C. Estrés laboral

Según define la Organización Internacional de Trabajo,

“el estrés es la respuesta física y emocional a un daño causado por un desequilibrio entre las exigencias percibidas y los recursos y capacidades percibidos de un individuo para hacer frente a esas exigencias. El estrés relacionado con el trabajo está determinado por la organización del trabajo, el diseño del trabajo y las relaciones laborales, y tiene lugar cuando las exigencias del trabajo no se corresponden o exceden de las capacidades, recursos o necesidades del trabajador o cuando el conocimiento y las habilidades de un trabajador o de un grupo para enfrentar dichas exigencias no coinciden con las expectativas de la cultura organizativa de una empresa.”²⁹

²⁹ Estrés en el trabajo: Un reto colectivo. Servicio de Administración del Trabajo, Inspección del Trabajo y Seguridad y Salud en el Trabajo - LABADMIN/OSH. Ginebra: OIT, 2016. 62 p.)

Es decir, el estrés es la respuesta tanto física como emocional que experimenta el trabajador cuando percibe que la demanda laboral supera sus recursos. Enfocando esta definición al caso del sector analizado, los taxistas se enfrentan diariamente a situaciones de estrés por las características propias de la profesión.

Las principales causas de estrés laboral en el sector del taxi son:

Por un lado el **diseño de las tareas**, la continuidad y la poca variedad de funciones en este sector provoca que el trabajo se haga monótono generando una sensación de inutilidad.

El **horario de trabajo**, tal y como se comentó en los apartados anteriores, el trabajo nocturno o a turnos y las jornadas de trabajo largas, dificulta el mantenimiento de las relaciones sociales y familiares, mantener las exigencias laborales y familiares o sociales puede generar estrés.

La **carga de trabajo** o el **ritmo de trabajo** también son factores que pueden generar estrés laboral. En el sector de servicios, concretamente en el taxi, la demanda marca la carga de trabajo y su ritmo, por ese motivo puede haber muchas variaciones a lo largo del año, incluso cada día. Esta falta de control y el exceso o escasez de carga de trabajo son factores que pueden provocar estrés laboral a los trabajadores.

Por último, la **competencia** también puede ser un factor estresante, pues la inserción de otras empresas privadas como los VTC, Uber, etc puede generar incertidumbre acerca la posible pérdida de clientes, y por tanto, económica.

Los niveles considerados de estrés pueden contribuir al deterioro de la salud del trabajador, el impacto dependerá, en gran parte, por las características individuales como la edad, educación, autoconfianza, entre otras.

A **nivel físico** el estrés laboral puede generar hipertensión arterial, alteraciones metabólicas, trastornos musculoesqueléticos, enfermedades cardiovasculares, etc.

Por otro lado, los factores mencionados anteriormente pueden **alterar el estilo de vida de los trabajadores**, provocando un impacto perjudicial en su salud. El aumento del consumo de tabaco, alcohol, café y drogas, así como la reducción de actividad física o

horas de sueño son conductas relacionadas con las condiciones de trabajo, como reacción al estrés generado. Estos comportamientos son poco saludables y tienen un impacto lesivo en la salud y bienestar de los taxistas.

Asimismo, el estrés produce **dificultades cognitivas**, haciendo más difícil la concentración, toma de decisiones, recordar, etc. Por este motivo existe un mayor riesgo de accidentabilidad, por disminuir la atención o tener conductas temerarias como una conducción arriesgada, a causa del estrés laboral.

A **nivel mental**, se encuentra una relación entre los factores psicosociales de riesgo y los trastornos mentales, siendo el apoyo social bajo, las demandas psicológicas altas, inseguridad y/o el desequilibrio entre la recompensa y el esfuerzo factores de deterioro de la salud mental. Puede generar ansiedad, problemas de sueño, depresión, entre otras.

- **Síndrome BurnOut (SBN)**

Además del estrés, en el ámbito laboral se debe mencionar también el estrés ocupacional conocido como burnout. Aplicado al ambiente laboral, consiste en un agotamiento emocional que se extiende al ámbito cognitivo y psicomotor e incluso al ámbito físico de la persona³⁰.

Los factores que provocan la aparición de este síndrome se asemejan a los factores de estrés laboral. Algunos ejemplos son la sobrecarga de trabajo en una ocupación poco atractiva para el individuo, escasez de medios, sentimiento de infravaloración o no sentirse identificado con las funciones realizadas.

En cuanto al impacto en la salud, a diferencia del estrés, que puede tener efectos positivos en el individuo si se controla, el Síndrome BurnOut exclusivamente genera efectos negativos.

Puede alterar el estado anímico de los trabajadores, generando apatía, astenia, irritabilidad o agresividad. Este síndrome tiene la capacidad de afectar a las capacidades

³⁰Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (2006). Estrés: aspectos médicos (tomo 1). Recuperado de: <https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Estr%C3%A9s+aspectos+m%C3%A9dicos+tomo+1+2006.pdf/790fe879-1e15-81a5-7a05-154aeff144a5?t=1688023975948>

cognitivas del individuo, con fallos de la memoria, inseguridad en la toma de decisiones o dificultad para la concentración.

A nivel físico genera alteraciones como aumento de colesterol, glucosa, aumenta el riesgo de enfermedad cardiovascular, diabetes. También puede afectar al sistema inmune, generar trastornos de sueño e incluso alterar la función reproductiva masculina.

- Obligaciones preventivas concretas

La legislación española no dispone de ninguna normativa específica sobre los riesgos psicosociales a pesar de que la Ley de Prevención de Riesgos Laborales reconoce la protección frente a los riesgos psicosociales mediante el deber de prevención.

A nivel Europeo, aparece el Acuerdo Marco Europeo sobre el estrés laboral que fue firmado el 8 de octubre de 2008 para identificar, prevenir y tomar medidas frente al estrés laboral. Es el principal referente para inspección de trabajo, tal y como lo determina la Guía de actuaciones de la inspección de trabajo y Seguridad Social sobre Riesgos Psicosociales³¹.

El Acuerdo determina que las medidas para prevenir, eliminar o reducir los problemas de estrés laboral pueden ser colectivas, individuales o ambas. Además, exige la revisión periódica de estas medidas para evaluar su eficacia. Este acuerdo recomienda incluir medidas sobre las presiones emocionales y sociales, el grado de autonomía, posibles acuerdos sobre el tiempo y cantidad de trabajo, las condiciones de trabajo, la forma de dirección o la información y consulta de los trabajadores a sus representantes. Tal y como se puede comprobar, el contenido de este acuerdo europeo también es muy genérico.

³¹Ministerio de Trabajo y Economía Social. (s/f). Criterios Técnicos sobre la Aplicación y Cumplimiento de la Normativa en materia de prevención de riesgos laborales. Recuperado de: https://www.mites.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Criterios_tecnicos/CT_104_21.pdf

11. Conclusiones

Tras lo analizado durante todo el trabajo, se puede concluir que el sector del taxi efectivamente presenta riesgos laborales significativos que pueden repercutir negativamente en la seguridad y salud de los trabajadores. La exposición a ellos puede ser en corto o largo plazo, no obstante, inciden en el bienestar físico y mental de los taxistas.

Los efectos que tienen en la salud los riesgos laborales de este sector van desde trastornos musculoesqueléticos, accidentes y enfermedades pero también se ve expuesta la salud mental de los trabajadores, siendo la fatiga, el estrés, insomnio o la ansiedad las consecuencias más concurrentes, según se ha podido comprobar.

Con el objetivo de prevenir los riesgos, los empresarios y autónomos con trabajadores a su cargo, deben seguir las obligaciones preventivas concretas que se han mencionado a lo largo de este análisis siguiendo las directrices de la LPRL así como los Reales Decretos que desarrollan su normativa. Junto a ello, es importante las recomendaciones y Notas Técnicas aportadas por el INSS, además de la normativa europea al respecto. Sin embargo, en algunas ocasiones, esta normativa no se adecua correctamente a la realidad de este sector o no resultan totalmente eficientes dadas las características propias de esta profesión.

Es por este motivo que la implementación de una normativa específica para este sector, donde se tuvieran en cuenta sus peculiaridades, podría suponer una mejora en la prevención de los riesgos analizados mejorando de esta manera el bienestar físico y mental de los trabajadores. Junto a ello, la adaptación de la normativa en función de las diferentes situaciones jurídicas de cada empresa también facilitaría su implementación y una mayor comprensión para aquellos trabajadores de este sector que no están familiarizados con el ámbito legal.

Una forma de mitigar esta situación sería la adaptación a este sector concreto de la normativa de prevención mediante el convenio colectivo.

Por ejemplo, el convenio colectivo nacional para el sector de auto-taxis podría adoptar unas medidas de prevención que se ajusten a las propiedades de esta profesión, como

son la formación en seguridad vial, para prevenir accidentes de tráfico; permitir la instalación de cámaras de seguridad o otras medidas de seguridad que protejan a los trabajadores contra posibles agresiones; promover medidas ergonómicas como son el tipo de asiento y sus posibilidades de ajuste; y la implementación de medidas preventivas para la exposición al ruido que, pese a no llegar al mínimo establecido por la normativa, la exposición continuada, puede generar efectos adversos en la salud.

Otros aspectos como los descansos obligatorios o el límite de horas de conducción se deberían de establecer disposiciones legales al respecto. Para los autónomos la creación de un acuerdo de interés profesional que determine unos límites en materia de tiempo de trabajo puede ser otra medida para prevenir los riesgos que surgen por el tiempo de trabajo y la falta de descanso en los autónomos.

Tras este análisis se debe inferir en el hecho de que, al tratarse de un servicio público llevado a cabo por sociedades privadas o trabajadores por cuenta propia, las administraciones pueden regular determinados ámbitos, no obstante, estas medidas no buscan la protección de la salud de los trabajadores, sino administrar la prestación del servicio conforme las necesidades de cada territorio.

12. Bibliografía

12.1. Normativa

BOE. (1990). Directiva del Consejo, de 29 de mayo de 1990, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores (cuarta Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE). Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-1990-80726>

BOE. (2006). Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2006-4414>

Boletín Oficial del Estado. (2015). Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11724>

Boletín Oficial del Estado. (1992). Real Decreto 39/1992, de 22 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-18489>

BOE-A-1995-24292. (1995) <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-24292>
Márquez Safont, N. (s/f). Ergonomía del asiento en taxistas. Recuperado de <http://redi.ufasta.edu.ar:8082/jspui/bitstream/123456789/1813/1/MARQUEZ%20SAFON%20NT%20Nicol%20a%20s.pdf>

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. BOE núm. 226, de 21 de septiembre de 1995. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-21346>

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, Ministerio de Sanidad. (s/f). Recomendaciones para la prevención de riesgos derivados de las posturas

de trabajo. Recuperado de <https://www.sanidad.gob.es/ciudadanos/saludAmbLaboral/docs/posturas.pdf>

Real decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.. BOE-A-1979-10134 (1979) <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1979-10134>

Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears. Boletín Oficial de las Islas Baleares, núm. 77, de 21 de junio de 2014. Recuperado de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2014-7536>

Reglament Metropolità del Taxi. (23 de agosto de 2023). Recuperado de: <https://docs.amb.cat/alfresco/api/-default-/public/alfresco/versions/1/nodes/d946145b-b288-4cb7-b1ff-cee8d1ca7bde/content/Reglament%20Metropolit%C3%A0%20del%20Taxi%2023.08.23.pdf?attachment=false&mimeType=application/pdf&sizeInBytes=1866506>

12.2 Sentencias

Tribunal Supremo, Sala Cuarta, de lo Social. (2018). Sentencia 549/2018 de 18 de mayo de 2018, Recurso 3513/2016.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2018). Sentencia de la Sala Quinta de 21 de febrero de 2018.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2015). Sentencia de 9 de Septiembre de 2015, asunto C-266/14.

12.3. Bibliografía

Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. (s/f). Factsheets 57 - Los efectos del ruido en el trabajo. Recuperado de https://osha.europa.eu/sites/default/files/Factsheets_57_-_Die_Auswirkungen_von_Larm_bei_der_Arbeit_0.pdf

Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. (s/f). Factsheet 73 - Riesgos asociados a la manipulación manual de cargas en el lugar de trabajo. Recuperado de

https://osha.europa.eu/sites/default/files/Factsheet_73_-_Riesgos_asociados_a_la_manipulacion_manual_de_cargas_en_el_lugar_de_trabajo.pdf

Cabaleiro, P. V. (2010). Prevención de riesgos laborales: Normativa de seguridad e higiene en el puesto de trabajo. Madrid: Ideaspropias.

Comisiones Obreras (CCOO). (s/f). Díptico: Temperaturas extremas. Recuperado de https://www.ccoo.cat/salutlaboral/documents/diptico_temperaturas.pdf

Creus Solé, A. (2006). Gestión de la prevención. Madrid: Grupo Planeta.

El trabajador autónomo y la prevención de riesgos laborales: normativa básica y obligaciones específicas. La pequeña y mediana empresa y la prevención de riesgos laborales: aspectos diferenciales básicos y normativa aplicable (2023, mayo). INSS. <https://www.insst.es/documents/94886/4154780/Tema%2028.%20El%20trabajador%20aut%C3%B3nomo%20y%20la%20prevenci%C3%B3n%20de%20riesgos%20laborales.pdf>

Estrés en el trabajo: Un reto colectivo. Servicio de Administración del Trabajo, Inspección del Trabajo y Seguridad y Salud en el Trabajo - LABADMIN/OSH. Ginebra: OIT, 2016. 62 p.) <https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2016/490658.pdf>

Generalitat de Catalunya. (s/f). Guía de evaluación de riesgos laborales: Manipulación manual de cargas [PDF]. Recuperado de https://treball.gencat.cat/web/.content/09_-_seguretat_i_salut_laboral/publicacions/imatges/doc_15522120_2.pdf

González Prada, J. A. (2014). Guía metodológica para la prevención de riesgos laborales en el sector de la conducción [PDF]. Recuperado de

https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/4522/72140122R_MGPRL_julio14.pdf?sequence=1

Historia del taxi y del carburante GLP en España. (s. f.). Google Books. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=T2N0CgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT3&dq=taxi+espa%C3%B1a+historia&ots=0HLS8ascLT&sig=UuDAW0L_UWzpyk2fAFnFY1qwNuW#v=onepage&q=taxi%20espa%C3%B1a%20historia&f=false

ISTAS. (2019). Los trastornos musculoesqueléticos en el ámbito laboral. Recuperado de <https://istas.net/sites/default/files/2019-12/TranstornosMusculoesqueleticos.pdf>

Inforeuma. (2017). Lumbago y ciática. Recuperado de https://inforeuma.com/wp-content/uploads/2017/04/19_Lumbago-y-Ciatica_ENFERMEDADES-A4-v04.pdf

ISTAS. (s/f). Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos ergonómicos [PDF]. Recuperado de <https://istas.net/descargas/gverde/gverde.pdf>

ISTAS. (s/f). Trastornos musculoesqueléticos: Guía de intervención preventiva [PDF]. Recuperado de <https://istas.net/sites/default/files/2019-12/TranstornosMusculoesqueleticos.pdf>

Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. (s/f). Guía Verde: Evaluación de riesgos laborales. Recuperado de <https://istas.net/descargas/gverde/gverde.pdf>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector del transporte por carretera. Recuperado de <https://www.insst.es/documents/94886/2927460/Factores+de+riesgo+psicosocial+y+riesgos+asociados+en+el+sector+del+transporte+por+carretera.pdf/85373e1d-ae66-ac53-e6a1-cce7a90c0987?t=1652089475349>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de lugares de trabajo.

Recuperado de
<https://www.insst.es/documents/94886/327740/784+.pdf/858e2c0f-07a9-49ec-895f-5fd82fcd3449>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Protocolo de actuación para los servicios de prevención de riesgos laborales frente a la exposición al SARS-CoV-2. Recuperado de
https://www.insst.es/documents/94886/743580/gap_020.pdf/4766f61f-0845-44fb-bf93-c7d707ae6eb6?t=1593556882575

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (2023). Encuesta Europea de Condiciones de Trabajo 2021: Datos España. Recuperado de
<https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Encuesta+Europea+de+Condiciones+de+Trabajo+2021+Datos+Espa%C3%B1a+%2818-11-2023%29.pdf/e6f46279-de3a-4fbf-1680-ddf93d08d07c?t=1701179937645>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de lugares de trabajo. Recuperado de
<https://www.insst.es/documents/94886/203536/Gu%C3%ADa+t%C3%A9cnica+para+la+evaluaci%C3%B3n+y+prevenci%C3%B3n+de+los+riesgos+relativos+a+la+utilizaci%C3%B3n+de+lugares+de+trabajo/deac8eb9-e242-48c4-a634-4cf88927fff7>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Factores ambientales: Ambiente térmico. Recuperado de
<https://www.insst.es/materias/riesgos/riesgos-ergonomicos/factores-ambientales/ambiente-termico#paginate-1>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la manipulación manual de cargas. Recuperado de
<https://www.insst.es/documents/94886/203536/Gu%C3%ADa+t%C3%A9cnica+para+la>

[a+evaluaci%C3%B3n+y+prevenci%C3%B3n+de+los+riesgos+relativos+a+la+Manipulaci%C3%B3n+manual+de+cargas/ea346e94-dcda-4523-8b24-dbb474f9c0eb](https://www.insst.es/documents/94886/203536/Gu%C3%ADa+t%C3%A9cnica+para+l+evaluaci%C3%B3n+y+prevenci%C3%B3n+de+los+riesgos+relativos+a+la+Manipulaci%C3%B3n+manual+de+cargas/ea346e94-dcda-4523-8b24-dbb474f9c0eb)

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s/f). Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la manipulación manual de cargas. Recuperado de

<https://www.insst.es/documents/94886/203536/Gu%C3%ADa+t%C3%A9cnica+para+l+evaluaci%C3%B3n+y+prevenci%C3%B3n+de+los+riesgos+relativos+a+la+Manipulaci%C3%B3n+manual+de+cargas/ea346e94-dcda-4523-8b24-dbb474f9c0eb>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST). (s/f). Factores y riesgos psicosociales, formas, consecuencias, medidas y buenas prácticas. Recuperado de: <https://www.insst.es/documents/94886/96076/Factores+y+riesgos+psicosociales,+formas,+consecuencias,+medidas+y+buenas+pr%C3%A1cticas/c4cde3ce-a4b6-45e9-9907-cb4d693c19cf>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST). (2006). Estrés: aspectos médicos. Tomo 1. Recuperado de: <https://www.insst.es/documents/94886/5326464/Estr%C3%A9s+aspectos+m%C3%A9dicos>

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (2006). Estrés laboral: Aspectos médicos. Tomo 2. Recuperado de: <https://www.insst.es/documents/d/portal-insst/estres-aspectos-medicos-tomo-2-2006>

Juan Manuel Sánchez (s/f). Estrés laboral. Hidrogénesis Vol.8. N°2. 2010. Recuperado de: <https://www.binasss.sa.cr/opac-ms/media/digitales/Estr%C3%A9s%20laboral.pdf>

Moreno, B. (2011). Factores y riesgos laborales psicosociales: conceptualización, historia y cambios actuales. Revista Med Segur Trab, 57, suplemento 1, pp. 1-262
Organización Internacional del Trabajo. (s/f). Manual de manejo de cargas [Manual]. Recuperado de

<https://www.ilo.org/global/topics/labour-administration-inspection/resources-library/publications/guide-for-labour-inspectors/manual-handling/lang--es/index.htm>

Pilar, D. Z. M. (2015). Prevención de riesgos laborales. Seguridad y salud laboral. Ediciones Paraninfo, S.A.

Rae. (s. f.). Taxi | Diccionario de la Lengua Española (2001). «Diccionario esencial de la lengua española». <https://www.rae.es/drae2001/taxi>

Redalyc. (s/f). Los riesgos psicosociales y su impacto en la seguridad y salud de los trabajadores. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=87652654011>

Revista de la Facultad Nacional de Salud Pública - Universidad Nacional de Colombia. (s/f). Riesgos laborales y su influencia en la salud de los trabajadores del taxi: Revisión narrativa. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/avenferm/article/view/16625/17531>

Riesgos ergonómicos / ISTAS (s.f.). <https://istas.net/salud-laboral/herramientas-de-prevencion-de-riesgos-laborales-para-pymes/riesgos-ergonomicos>

Servicios de interés general. (s. f.). Comisión Europea. https://commission.europa.eu/topics/single-market/services-general-interest_es

UGT. (s/f). Guía de Prevención de Riesgos Psicosociales. Recuperado de: https://www.ugt.es/sites/default/files/guia_preencion_riesgos_psicosociales.pdf

Vista de Riesgos laborales psicosociales. Perspectiva organizacional, jurídica y social. (s. f.). <https://revistas.unimilitar.edu.co/index.php/dere/article/view/3047/2598>

