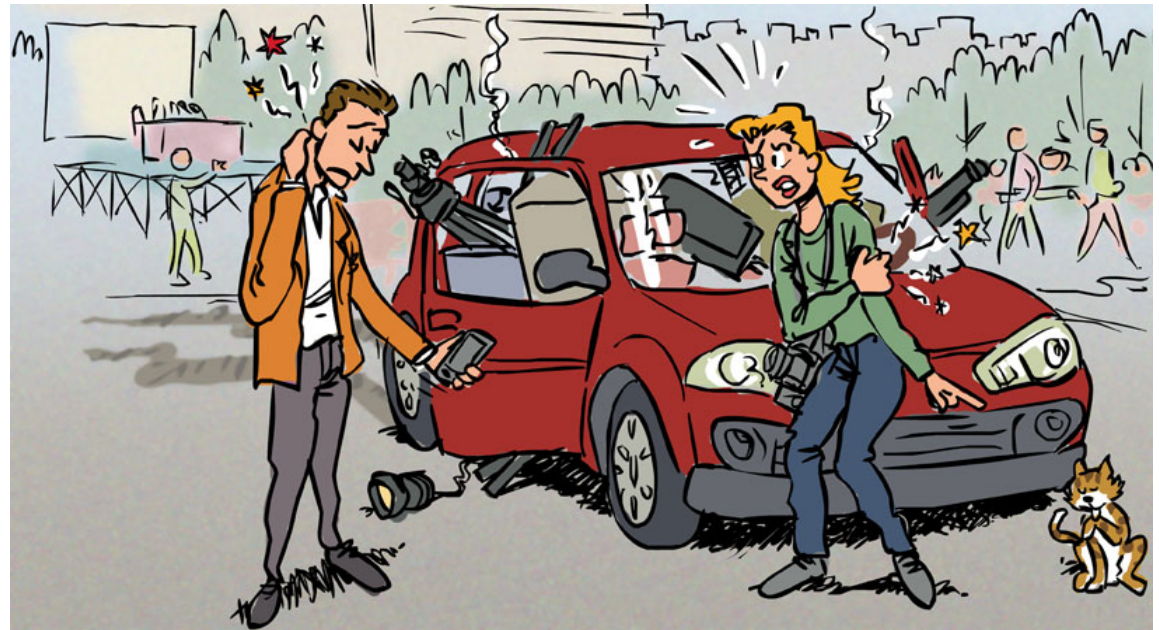


- ▶ **EDITORIAL**
 - La formación dual: el éxito de los nuevos aprendices.
- ▶ **NOTICIAS**
 - Sólo el 19% de los autónomos paga el plus para coger la baja laboral.
 - Los camioneros conducen con somnolencia una cuarta parte de su jornada laboral.
 - Los conductores profesionales sufren más estrés que el resto de los trabajadores.
- ▶ **OPINIÓN**

Reflexiones sobre un “verso resuelto”: las condiciones de trabajo y la siniestralidad laboral en el marco del trabajo autónomo.
- ▶ **NOTAS PRÁCTICAS**
 - Prevención de riesgos laborales en trabajadores autónomos. Transportistas de mercancías.
 - Caso Práctico: descripción.
 - Análisis del Caso Práctico. Factores de riesgo.
- ▶ **ACTIVIDADES DE AYUDA**
- ▶ **PUBLICACIONES**
- ▶ **LEGISLACIÓN**

Esta publicación está editada por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y su principal objetivo es divulgar contenidos prácticos sobre la prevención de riesgos laborales. Nuestro público de referencia es el profesorado de Formación Profesional, pero estamos encantados de que otros destinatarios interesados en la prevención nos visiten.

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN TRABAJADORES AUTÓNOMOS. TRANSPORTISTAS DE MERCANCÍAS



Edita: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo / **Director de la Publicación:** Juan Guasch / **Redacción:** Rosa Banchs, Jaume Llacuna / **Composició:** Joaquín Pérez / **Ilustración:** David Revilla / **Redacción y Administración:** INSHT-Centro Nacional de Condiciones de Trabajo, Dulcet, 2-10 / 08034-Barcelona / **Teléfono:** 93 280 01 02 – Ext. 43043 / **Fax:** 93 280 00 42 / **Web:** <http://www.insht.es> / **Correo electrónico:** cnctinsht@insht.meys.es

NIPO 272-13-003-1

La formación dual: el éxito de los nuevos aprendices

Una información periodística del mes de junio del presente año (*Ara*, 16 de junio) analizaba el éxito formativo del estado libre de Baviera, región alemana que durante mucho tiempo fue una zona relativamente pobre con una economía basada fundamentalmente en la agricultura, a partir de la aplicación de un modelo específico de Formación Profesional que ahora hemos denominado en nuestro país *formación dual* o formación en alternancia. Baviera mantiene una tasa de paro del 3,4 %, lo cual supone una de las cifras más bajas de Alemania y lo atribuye precisamente y de manera prioritaria a la elección de estilo formativo en la enseñanza profesional.

De entrada, nadie considera que los estudios de formación profesional sean unos estudios de "segunda fila" y los alumnos se inician en dichos estudios a partir de los 10 años. Ciertamente que una edad tan temprana y a partir de una "selección" de las calificaciones docentes muy estricta puede parecer, a nuestros ojos, discriminatoria desde muy temprano. Tal vez sea cierto y la idiosincrasia alemana posibilita dicha selección con una naturalidad para nosotros inconcebible (particularmente la edad nos parece muy baja pero es evidente que cada modelo tiene sus particularidades y, especialmente, su tradición, la cual impregna la base cultural de una sociedad y, además, da unos resultados que parecen óptimos).

La realidad es que Baviera, a partir del catalizador que supuso los Juegos Olímpicos de Munich (1972), instauró este tipo de formación con el objetivo de proporcionar al país un colectivo de trabajadores

muy cualificado, con una experiencia notable y desde el primer momento de la formación, en áreas laborales más cercanas al nuevo industrialismo de la región. Esta nueva situación exigía profesionales muy operativos, muy prácticos, que fueran capaces de desempeñar profesiones directamente involucradas en el desarrollo industrial desde competencias menos teóricas y más relacionadas con la realidad funcional cotidiana de las empresas. Es evidente que el éxito de este modelo pasa por que los trabajadores cualificados obtengan unos beneficios económicos adecuados a sus necesidades, la permanencia en el puesto de trabajo esté asegurada y la incorporación al mundo laboral sea inmediata al desarrollo de su profesión. Si estos parámetros se dan, está claro que el mecanismo formativo funciona y es probable que no deba considerarse la entrada en el mundo universitario como la única solución para hallar (y ello es incluso conflictivo) un puesto de trabajo digno y estable.

La "dignidad" de una profesión es directamente proporcional a la posibilidad de vivir plena y satisfactoriamente de ella, en todos los aspectos. Parece ser que cada año Baviera ofrece a 46.000 estudiantes la posibilidad de una formación profesional en alternancia (los nuevos *aprendices*) en una de las 100.000 empresas autorizadas por la Cámara de Comercio de Munich y Norte de Baviera que, por cierto, es la entidad que debe autorizar obligatoriamente a las empresas su capacidad para admitir alumnos en estas condiciones. Como se desprende de las cifras, el problema de Baviera no es que los

nuevos profesionales no hallen trabajo, sino que son las empresas las que tienen problemas para hallar trabajadores.

Por otra parte, sigue la información del periódico, la formación dual desde muy temprana edad crea un vínculo poderoso entre empresa y estudiante/trabajador, lo cual supone un nivel de "lealtad" importante en el mundo industrial. Ello hace que la rotación entre empresas no sobrepase el 2%. Es evidente que, como decíamos, alguna de estas características, tanto formativas como sociales, pueden parecer curiosas a partir de modelos "mediterráneos" que mantienen tradiciones diversas relativas al mundo del trabajo y a la propia concepción de "trabajo".

Este modelo educativo se complementa con la financiación, tanto pública como privada, de centros de investigación, cubiertos por profesionales cualificados para ello, capaces de mantener una "investigación aplicada" (centrada en obtener resultados en un término de uno a tres años) que posibilitan el motor industrial. El instituto Fraunhofer es una de estas entidades convertida en una "máquina de hacer patentes" (en palabras del propio periódico). La conjunción de los dos modelos formativos y laborales: investigación y práctica concreta, está dando unos resultados más que probados.

Parece ser que España está, en los últimos tiempos, adaptando el modelo de formación dual en los centros de Formación Profesional (SEAT y Siemens, por ejemplo). Se trata de 4.650 horas de formación de las cuales, 2.300 se realizan en la empresa. Esto quiere

La "dignidad" de una profesión es directamente proporcional a la posibilidad de vivir plena y satisfactoriamente de ella, en todos los aspectos.

decir: mitad de la semana en el centro de enseñanza y la otra mitad en la planta industrial. Es interesante señalar que en alguna Universidad española, a modo experimental, se ha implantado este curso el modelo dual para profesiones relacionadas con la enseñanza (maestros), de manera que desde el primer año del grado, los alumnos deben trabajar en una escuela para ver la realidad de la misma y no quedarse anclados en la extrema teoría en la que han caído este tipo de enseñanzas en nuestras Universidades.

Por supuesto que la famosa *cultura de prevención* pasa, como hemos indicado ininidad de veces, no por enseñanzas teóricas sino por la integración desde

el primer momento en la acción laboral. De la misma manera que la formación del Técnico de Prevención no puede ser realizada a través de enseñanzas únicamente teóricas (tanto los estudios de FP del Técnico Superior de Prevención de Riesgos Profesionales como los estudios universitarios del nivel superior, los famosos "másteres").

La conexión directa desde el primer momento del mundo teórico de la enseñanza y el mundo práctico del trabajo (tutelado) parece ser, por lo tanto, el modelo que se ha de seguir, siempre que, naturalmente, se realice con una gran seriedad y no volvamos a caer en simples imitaciones pasajeras que cubran, más o menos, un expediente publicitario.

Solo el 19% de los autónomos paga el plus para coger la baja laboral

Los trabajadores autónomos de la Comunitat Valenciana prefieren, en términos generales, ahorrarse 33 euros al mes antes que tener cobertura frente a una baja laboral. Ésta es la conclusión del estudio que, el pasado 18 de junio, presentó la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA) en colaboración con la Mutua Universal.

Los datos obtenidos al cierre del ejercicio 2012 reflejan que de los 315.967 autónomos que tiene la Comunitat, sólo 60.053 tienen la protección frente a bajas laborales, es decir, el 19,01%. El porcentaje se alarga hasta el 25,48% en la provincia de Castellón, mientras que en Valencia se limita al 18,49% y en Alicante, al 17,39%.

Los trabajadores autónomos pagan su Seguridad Social y tienen cubiertas las enfermedades comunes. De manera opcional, pueden pagar un suplemento de contingencias profesionales (que cubre los accidentes laborales) y el cese de actividad. En el caso de cuota mínima, que es la que tienen la mayoría de estos trabajadores, ambas coberturas suponen un coste de 33,04 euros. Para aquellos que eligen la base de cotización máxima (3.425 euros), el coste asciende a 131,88 euros.

La diferencia que hay, *grosso modo*, es que si un autónomo paga la contingencia profesional, cobra desde el día siguiente al accidente el 75% de su base de cotización, mientras que el que no tiene ese plus puede camuflar, en la mayoría de los casos, la baja laboral como enfermedad común cobrando, a



partir del cuarto día, el 60% de su base de cotización y el 75% desde el día 21 de la baja.

Rafael Pardo, presidente de ATA, aseguró que: "Muchas bajas en el sector del transporte pasan como accidentes de tráfico, cuando en realidad son accidentes laborales, puesto que ocurren durante el tiempo de trabajo". Según los datos del estudio, el 82% de los accidentes laborales suceden en el centro de trabajo, mientras que el 12% ocurren durante el desplazamiento del autónomo. El 5% restante de las bajas laborales se producen tras accidentes en centros de trabajo, distintos al habitual. Las horas más habituales en las que se declaran los accidentes son entre las 10 y las 12 de la mañana.

Durante el año 2012, los autónomos de la Comunitat Valenciana tuvieron 1.358 bajas laborales relacionadas con accidentes. Los datos no reflejan todas las bajas de los 315.000 autónomos de la Comunitat sino que se extraen, según puntualizó Mutua Universal, de las únicas estadísticas existentes, es decir, de los datos que tienen de los autónomos que tienen contratadas las contingencias profesionales,

que son únicamente el 19% de los trabajadores por cuenta propia que tiene la Comunitat.

De los 1.358 accidentes registrados, 1.341 fueron leves y 16 tuvieron la categoría de grave. El único autónomo muerto por accidente era de Valencia procedente del sector del transporte terrestre y por tubería.

El contenido completo de esta información se puede consultar en: www.lasprovincias.es

Los camioneros conducen con somnolencia un cuarta parte de su jornada laboral

Más del 83 por ciento de los camioneros conduce alguna vez bajo los efectos de la somnolencia y la mayoría de ellos lo hace todos los días casi dos horas en esta situación, lo que supone una cuarta parte de su jornada laboral, establecida en ocho horas.

La somnolencia y el cansancio suponen la tercera causa de accidentes en España, por encima del alcohol, según datos estadísticos. Destaca, al mismo tiempo, que en la Unión Europea (UE), el 25 por ciento de los accidentes está relacionado con la fatiga o la somnolencia, mientras que un 40 por ciento de los accidentes mortales en las autopistas de EE.UU. se produce por esta causa.

Así se desprende del "[Estudio sobre la Influencia del Horario Laboral en la Salud de Conductores](#)", editado por la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales (Croem) para conocer los periodos en el que los conductores de camiones de

larga distancia han permanecido conduciendo bajo los efectos de la somnolencia fisiológica.

Se trata de un estudio pionero a nivel mundial, en el sentido de que "analiza desde distintos puntos de vista y durante un periodo prolongado de tiempo la degradación del sistema circadiano (conjunto de elementos que controlan los ritmos biológicos)", según ha explicado el director del Departamento de Prevención de Riesgos Laborales de Croem, Pedro Guerrero.

Características del estudio

Para su elaboración, desarrollada de junio a diciembre de 2012 durante dos semanas consecutivas, han participado 110 conductores, de los que cuatro eran mujeres. El secretario general de la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte (Froet), Manuel Pérez Carro, precisó que la novedad del estudio también reside en el hecho de que "a los conductores se les colocó un dispositivo en la muñeca durante dos semanas para controlar cuáles eran las respuestas a su situación en función de lo que hacían".

Con este aparato, similar a un reloj de pulsera, se recogieron las variables fisiológicas de los conductores durante las 24 horas del día y mediante un sensor colocado en la cabina del camión se recogieron y analizaron datos de la luz y la temperatura ambiente.

Estos datos se cruzaron con los registrados por el tacógrafo digital del que van provistos estos vehículos, lo que permitió saber qué actividad realizaba el conductor en cada momento (hábitos de conducción, de sueño y ritmos fisiológicos).

En virtud de este estudio, se ha podido establecer

que existe una "degradación" del sistema circadiano relacionada con trastornos en los patrones de sueño (somnolencia diurna, insomnio y problemas metabólicos como obesidad, diabetes y síndrome metabólico).

A la luz de los resultados obtenidos, Pérez Carro demandó "una mayor flexibilidad de la legislación en cuanto a horarios de trabajo en el transporte por carretera", ya que, de este modo, "se permitiría mejorar tanto la seguridad disminuyendo periodos de somnolencia, como la percepción que los propios trabajadores tienen sobre ella, ya que mejorarían los periodos de descanso".

El contenido completo de esta información se puede consultar en: www.europapress.es



Los conductores profesionales sufren más estrés que el resto de trabajadores

El Instituto de Salud Carlos III ha hecho un estudio sobre las condiciones de trabajo de los conductores de transporte de mercancías y viajeros, y ha llegado

a la conclusión de que este grupo está expuesto "a un trabajo con una exigencia superior al conjunto medio de las profesiones".

"La salud de los trabajadores del transporte por carretera" es el título de una serie de jornadas informativas organizadas por la Fundación Laboral del Transporte Transforma y la aseguradora Ibermutua-mur. El objetivo fue exponer los resultados de diferentes estudios que la Escuela Nacional de Medicina del Trabajo, del Instituto de Salud Carlos III, ha llevado a cabo entre los conductores profesionales, para conocer su salud laboral.

El director de esta entidad, Jerónimo Maqueda, señaló que "los conductores profesionales, especialmente los que se dedican al transporte internacional de mercancías, están expuestos a un trabajo con una exigencia física superior al conjunto medio de las profesiones, mientras su carga mental también es superior a la media".

En el caso del transporte internacional de mercancías, Maqueda indicó que, entre los 42 y los 48 años, la salud de estos profesionales se deteriora en un porcentaje mucho mayor que la media y que es una de las causas por las que muchos conductores abandonan definitivamente la profesión.

En cuanto a las enfermedades que afectan a los conductores de camiones, al margen de las derivadas de la accidentalidad, destacan las relacionadas con la columna vertebral, las cardiopatías y el estrés emocional. Según Jerónimo Maqueda, es importante la organización preventiva, donde hay que comenzar por la información.

El contenido completo de esta información se puede consultar en la *página web*: www.transporteprofesional.es

Reflexiones sobre un “verso suelto”: las condiciones de trabajo y la siniestralidad laboral en el marco del trabajo autónomo

Marta Zimmermann Verdejo

Médico especialista en Medicina Preventiva y Salud Pública.
Directora del Departamento de Investigación e Información.
Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo



“Los versos sueltos son los que no riman con otro u otros versos en una estrofa en la que los demás versos están rimados, pero mantienen el ritmo en función de su metro o medida. El verso suelto no tiene rima, pero aparece alternándose con ella, formando un todo dentro de una composición”.

Preservar y garantizar niveles óptimos de seguridad y salud en los trabajadores es un objetivo diana para las administraciones públicas, agentes sociales y multitud de instituciones y organismos que contribuyen, en su trabajo diario, a fortalecer y enriquecer el conocimiento necesario que permita la mejora continua en este campo.

Aunque las fuentes de información en siniestralidad laboral son cada vez más fiables y exhaustivas, tradicionalmente ciertos colectivos de trabajadores

han quedado al margen de dicha información, dado el carácter compensatorio con que fueron creadas dichas fuentes y a la particular jurisprudencia en la que se asienta la actividad desarrollada por estos trabajadores. Uno de los colectivos especialmente afectados por este vacío de conocimiento, en lo que a seguridad y salud en el trabajo se refiere, es sin duda el representado por los trabajadores por cuenta propia. Ello es así porque este colectivo no se halla incluido, con carácter general, en la vigente Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, como tampoco en la Directiva 89/391/CEE, cuya transposición se realizó a través de esa norma, dado que ambas se inscriben en el marco de regulación de las relaciones laborales entre empleador y trabajador.

No obstante, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, aunque sea de forma tangencial, ya contempló la figura de los trabajadores autónomos, en tanto que sujetos de derechos de información y de obligaciones de coordinación en materia preventiva cuando éstos desarrollan actividades en centros de trabajo junto con otras empresas. (Artículo 24 de la Ley). Este artículo en materia de coordinación, de actividades empresariales, ha sido desarrollado por el [Real Decreto 171/2004](#). Con ello se refuerza la

actuación preventiva en aquellas actividades en que concurren trabajadores de dos o más empresas, incluyendo a los trabajadores autónomos tanto en los deberes de cooperación como en la necesaria coordinación, así como en el intercambio de información, la celebración de reuniones periódicas, la impartición de instrucciones, el establecimiento conjunto de medidas específicas de prevención, la presencia de recursos preventivos y la designación de una o más personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas. Finalmente, la Ley 20/2007, por la que se aprueba el [Estatuto del Trabajo Autónomo](#), ha supuesto un avance de enorme trascendencia.

Aunque el número de trabajadores autónomos es muy inferior al de asalariados, no puede descartarse que las actuales características del mercado laboral produzcan una inflexión al alza en la representatividad de este colectivo.

Según datos de la Encuesta de Población Activa (EPA), de 2012, el perfil del trabajador autónomo independiente sin asalariados sería el de un trabajador con una edad media de 45 años (solo un 7,6% tendrían menos de 30 años), donde la mujer estaría representada en un 34%. En cuanto al nivel de estudios alcanzados, lo más frecuente es haber conclui-

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales, aunque sea de forma tangencial, ya contempló la figura de los trabajadores autónomos, en tanto que sujetos de derechos de información y de obligaciones de coordinación en materia preventiva cuando éstos desarrollan actividades en centros de trabajo junto con otras empresas

do la primera etapa de secundaria (30%). En este perfil general se observa que el trabajo desarrollado por la mitad de los autónomos sin asalariados se concentran en dos grandes grupos de ocupaciones, predominando los trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores (29,5%) y los artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras y la construcción (17,8%). En consonancia con estas características propias de la tarea desarrollada, las ramas de actividad más representativas son: el Comercio al por menor (uno de cada 5 trabajadores se dedicarían a estos sectores), la Agricultura y Ganadería (12%), y las actividades de Construcción Especializada (8%). Este marco global ayuda, en gran medida, a comprender qué condiciones de trabajo rodean a estos trabajadores que o bien trabajan solos y aislados o desarrollan puntualmente su actividad inmersos en un ámbito compartido con otros trabajadores o empresas.

Desde un punto de vista objetivo, no existen elementos que refuercen la asunción de que las condiciones de trabajo del trabajador autónomo sean, en

esencia, diferentes a la de aquellos trabajadores que, desarrollando una actividad laboral similar, mantienen una relación contractual con un empleador. De hecho, algunos estudios desarrollados en base a la Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo van a favor de la hipótesis que, dependiendo de la segregación de tareas, en general no se constata una clara ventaja a favor del trabajador autónomo en términos de seguridad y salud. No obstante, sí se hallan diferencias relacionadas con una mayor capacidad de control sobre la tarea por parte del trabajador autónomo, lo que le beneficia, en particular, frente a riesgos de carácter ergonómico y de carga mental (organización del trabajo, pausas, etc.). Sin embargo, se debe destacar que entre los trabajadores autónomos emergen riesgos psicosociales específicos, como aquellos directamente relacionados con el aislamiento o con la presión ejercida por las obligaciones y consecución de garantías de viabilidad y buena marcha de su negocio.

En el año 2011, la protección frente a la siniestralidad laboral cubrió a 639.879 trabajadores autónomos, estando especialmente representadas ciertas ramas de actividad económica como: Sector agrario, Comercio y reparación de vehículos, Construcción y Hostelería.

Por otra parte, y muy directamente relacionado con la entrada en vigor de la Ley 20/2007, el número de autónomos con la contingencia de Accidente de Trabajo (AT) y Enfermedad profesional (EP), cubierta ha ido incrementándose año tras año, de forma que en 2011 la cifra de autónomos protegidos fue un 20% superior al registrado en 2009.

Esto ha permitido conocer de forma detallada las características del accidente de trabajo que afecta al trabajador autónomo, al menos de aquel que tiene esta prestación.

En 2011 se notificaron en el sistema de notificación y registro de Accidentes de Trabajo (más conocido por Delt@) un total de 581.150 accidentes de trabajo con baja (tabla 1), correspondiendo 14.210 de éstos a trabajadores autónomos siendo, en su mayoría accidentes en jornada de trabajo (ATJT), bien en el centro de trabajo, en otro centro o en desplazamientos durante la jornada.

Tabla 1. Distribución de los AT según lugar del accidente. Comparación entre asalariados y autónomos

		Asalariado	Autónomo	Total
En centro habitual	nº	437.797	11.499	449.296
	AT %	77,2	80,9	77,3
En desplazamiento	nº	37.801	1.838	39.639
	AT %	6,7	12,9	6,8
Al ir o volver del trabajo	nº	68.487	79	68.566
	AT %	12,1	,6	11,8
En otro centro	nº	22.855	794	23.649
	AT %	4,0	5,6	4,1
Total	nº	566.940	14.210	581.150
	AT			
	%	100,0	100,0	100,0

Las características peculiares de la integración del trabajador autónomo al sistema de protección de las contingencias profesionales hace que el perfil de accidentado, según actividad económica, difiera de aquel observado entre aquellos trabajadores asalariados. Así, Delt@ detecta que más de la mitad de los autónomos que han sufrido un AT proceden fundamentalmente de dos actividades concretas: sector Agrario y Construcción. A estas ramas le siguen Comercio y reparación de vehículos, Industrias Manufactureras, Transporte y Hostelería.

Se debe destacar que entre los trabajadores autónomos emergen riesgos psicosociales específicos, como aquellos directamente relacionados con el aislamiento o con la presión ejercida por las obligaciones y consecución de garantías de viabilidad y buena marcha de su negocio

Otras variables recogidas en Delt@ aportan información valiosa sobre la descripción del accidente, elementos extremadamente útiles para la planificación de medidas preventivas. Sin la pretensión de ser exhaustivos, a título de ilustración, se comentará alguna de ellas, centrándonos en su comparación con lo observado en autónomos y asalariados. Así, la denominada "Forma de Contacto" describe el modo en que la víctima ha resultado lesionada por el agente material que ha provocado dicha lesión. Las formas de contacto más frecuentes asociadas al ATJT en el trabajador autónomo fueron: los aplastamientos (33,7%) y los sobreesfuerzos (29,6%). Cabe destacar que, en comparación con la distribución observada entre los asalariados accidentados, en los autónomos hay una mayor representatividad de los aplastamientos (33,7% frente al 23,9%) y un menor peso de los sobreesfuerzos (29,6% frente al 39,6% observado entre los asalariados), así como una mayor representatividad de los accidentes de tráfico (5,8% frente a 3%). Otra importante variable es la denominada "Desviación", que trata de la descripción del suceso

... sería más la tarea específica desempeñada la que determina la exposición al riesgo que el estatus laboral de quien la ejecuta. Esto es, a igualdad de trabajo y bajo un mismo escenario, las diferencias entre los dos colectivos se desvanecen.

anormal que ha interferido negativamente en el proceso normal de ejecución del trabajo y que ha dado lugar a que se produzca u origine el accidente. En comparación con los asalariados, destaca el peso porcentual representado por las caídas de personas, en los autónomos esta circunstancia afectó al 25% de los accidentados, mientras que en los asalariados, ésta representó un 16%. Finalmente, comentaremos lo aportado por la variable denominada "Actividad física específica", que trata de la actividad física concreta que realizaba la víctima inmediatamente antes de producirse el accidente. En relación con esta última, y desde un punto de vista comparativo, cabe destacar el trabajo con herramientas manuales (actividad involucrada en el 16% de los ATJT de los autónomos, frente al 13,2% observado entre los asalariados) y la conducción de un medio de transporte o equipo de carga (8% de los ATJT en autónomos frente al 5,4% del total de ATJT en asalariados).

Otro aspecto a comentar de la siniestralidad concierne al impacto o gravedad de estos accidentes notificados. A este respecto, la gravedad de los ATJT entre los trabajadores autónomos tuvo un perfil ligeramente diferente al observado para la siniestralidad total. Mientras que el ATJT grave representó sólo el 0,9% de los ATJT totales, este porcentaje alcanzó el 2,4% de los ATJT ocurridos en trabajadores autónomos. Es decir, porcentualmente, el peso de ATJT grave es superior entre los autónomos que entre el total de afiliados. Podría plantearse la hipótesis de que este desequilibrio, en relación con el peso del accidente grave, pudiera ser el resultado lógico de la diferente distribución del autónomo y del asalariado accidentado por ramas de actividad, con un mayor peso, entre los primeros, de actividades clásicamente más peligrosas como la construcción. Pero esta dife-

En el Estatuto del Trabajo Autónomo, se hace obligatoria la cobertura de la prestación por accidente de trabajo y enfermedad profesional a los denominados trabajadores autónomos económicamente dependientes y aquellos integrados en actividades de mayor riesgo

rente distribución no parece contribuir al mayor peso de la gravedad del accidente. Otra explicación plausible sería atribuir el desequilibrio a la menor notificación del accidente leve por parte del autónomo.

Una forma de anular este sesgo en la notificación del AT acontecido en el autónomo, dependiendo de su gravedad, es comparando la incidencia del AT grave en el autónomo con la incidencia observada para la totalidad de ocupados. Las cifras son contundentes, mientras la siniestralidad total es inferior entre los autónomos, no ocurre así con la siniestralidad grave, que es sensiblemente superior entre éstos (según datos de 2011, se registraron 53 AT graves por cada 100.000 autónomos frente a 30 por cada 100.000 afiliados totales con la contingencia cubierta). Es decir, entre los autónomos, independientemente de que se notifiquen más o menos accidentes leves, se constata un mayor riesgo de accidente de trabajo grave.

A pesar de lo expuesto, se podría concluir que, la actividad desarrollada tanto por aquel empresario sin asalariados como por aquellos autónomos inte-

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) ha creado una plataforma de ayuda, denominada "Autopreven-t", que emerge como un servicio público de asesoramiento en materia de prevención de riesgos destinada a facilitar la coordinación de actividades empresariales y la información en materia preventiva a los trabajadores autónomos

grados dentro, fundamentalmente, de pequeñas o muy pequeñas empresas infiere cierta homogeneidad y lo equipara, en muchos sentidos, a aquellos asalariados que desempeñan su tarea en ese mismo entorno. En definitiva, sería más la tarea específica desempeñada la que determina la exposición al riesgo que el estatus laboral de quien la ejecuta. Esto es, a igualdad de trabajo y bajo un mismo escenario, las diferencias entre los dos colectivos se desvanecen.

Como se ha comentado anteriormente, un paso más en esta asimilación del trabajo autónomo con el asalariado a efectos de riesgos laborales la constituye la disposición contenida en la Ley 20/2007 por la que se aprueba el Estatuto del Trabajo Autónomo. En esta norma se hace obligatoria la cobertura de la prestación por accidente de trabajo y enfermedad profesional a los denominados trabajadores autónomos económicamente dependientes y aquellos integrados en actividades de mayor riesgo. Así mismo, en su artículo 8 se encomienda, a las Administraciones

Públicas competentes, asumir un papel activo en relación con la prevención de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, por medio de actividades de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los trabajadores autónomos de la normativa de prevención de riesgos laborales.

En este sentido, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) ha creado una plataforma de ayuda, denominada "Autopreven-t", que emerge como un servicio público de asesoramiento en materia de prevención de riesgos destinada a facilitar la coordinación de actividades empresariales y la información en materia preventiva a los trabajadores autónomos. Esta plataforma pretende contribuir a reducir la brecha que, en materia de información en materia preventiva, separa a los trabajadores autónomos de aquellos otros asalariados con los que comparten oficio, ocupación, tarea o el marco temporo-espacial de su actividad laboral cotidiana.

Las “Notas Prácticas” que presentamos a continuación tratan un tema específico relacionado con la prevención de riesgos laborales, en cada número del Erga-FP. El que corresponde a esta edición es: “Prevención de riesgos laborales en trabajadores autónomos. Transportistas de mercancías”. Se incluyen los siguientes apartados: un conjunto de recomendaciones que constituyen el cuerpo teórico del tema; un Caso Práctico, acompañado de un análisis sobre factores de riesgo; y actividades didácticas que el profesorado puede desarrollar a partir de dicho Caso y otras propuestas. Estos ejercicios son orientativos y tienen como finalidad que el profesorado los utilice como herramienta de apoyo en la enseñanza de la prevención de riesgos.

Prevención de riesgos laborales en trabajadores autónomos. Transportistas de mercancías

Se entiende por trabajo por cuenta propia o autónomo la actividad económica o profesional realizada por persona física de forma habitual y directa, a título lucrativo, fuera del ámbito de organización y dirección de otra persona, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena.

Como ampliamente se explica en el clarificador artículo de [Opinión](#), los trabajadores autónomos representan una parte muy importante de nuestro tejido productivo y, al igual que los trabajadores por cuenta ajena, están expuestos a riesgos laborales que pueden afectar a su seguridad y salud, por lo que es necesario que este colectivo sepa gestionar las actividades preventivas que son de su propio interés —trabajar en condiciones que favorezcan su seguridad y salud— y conozca cuáles son sus obligaciones legales al respecto.

A continuación, se enumeran las distintas modalidades de trabajo autónomo en función de la relación particular que cada una de ellas mantiene con los derechos y obligaciones que la legislación les atribuye con respecto a la prevención de riesgos laborales, haciendo especial mención a los trabajadores autónomos económicamente dependientes (TRADE), figura muy habitual dentro de este sector y reconocida en el Estatuto del Trabajo Autónomo.

Descritas estas modalidades, continuamos la enumeración con las medidas preventivas básicas correspondientes a la actividad del transportista autónomo, sobre la temática que trata el Caso Práctico, siguiendo los contenidos incluidos en el [portal](#) de la web del INSHT, dedicado a estas cuestiones.

Este sector posee unas condiciones de trabajo específicas que pueden generar diversas patologías, accidentes laborales y enfermedades profesionales. Estos condicionantes son los siguientes: la necesidad de estar en un permanente estado de concentración y tensión debido a la conducción y circulación con el vehículo; se trata de un trabajo en solitario, lo que supone que en muchas ocasiones se puedan derivar efectos psicológicos y sociales como el estrés y trastornos psicósomáticos diversos; es un trabajo sedentario que puede implicar patologías de la columna vertebral, al mismo tiempo que las dimensiones reducidas del espacio de trabajo (lugar de conducción) pueden provocar situaciones de dolencias musculoesqueléticas; la jornada de trabajo varía con frecuencia, siendo habitual que supere las ocho horas de trabajo y que la carga de trabajo sea elevada.

Los principales riesgos laborales de esta actividad están asociados a la seguridad (atropellos y colisio-

nes a causa de accidentes de tráfico, golpes, caídas...), a los riesgos psicosociales (estrés y fatiga debido a la carga mental, alteraciones digestivas y del sistema nervioso por el trabajo nocturno y la alimentación desordenada...) y a los riesgos ergonómicos (sobreesfuerzos y posturas forzadas).

Modalidades del trabajo autónomo en relación con la prevención de riesgos laborales

- 1. Autónomos sin trabajadores a su cargo.** No es necesario disponer de una organización que se encargue de la prevención de riesgos laborales (PRL) pero, por supuesto, es recomendable tener en cuenta la aplicación de unas prácticas seguras de trabajo en relación con los posibles riesgos derivados de la actividad, con el fin de evitar accidentes.
- 2. Autónomos con trabajadores a su cargo.** Estos autónomos tienen la consideración de empresarios en relación con los trabajadores por cuenta ajena que tenga contratados, por lo que pasan a tener todas las obligaciones establecidas en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL): establecer un Plan de prevención;

evaluar riesgos; implantar medidas preventivas, cumplir con las obligaciones de la vigilancia de la salud y de informar sobre los riesgos del puesto de trabajo; facilitar las instrucciones y la formación necesarias para la realización de la actividad; fomentar la participación y colaboración de los trabajadores, etc.

- 3. Autónomos sin trabajadores a su cargo que prestan servicios para una empresa o para otro trabajador autónomo.** Esta modalidad incluye al TRADE (trabajador autónomo que realiza una actividad de forma habitual para un cliente del que percibe, al menos, el 75% de sus ingresos). En esta situación, existe la obligación de los trabajadores de cooperar con la empresa en la prevención de riesgos laborales (informar de problemas, seguir instrucciones de trabajo, usar protecciones...) y el derecho de interrumpir la actividad cuando considere que supone un grave riesgo para su salud. A su vez, la empresa está obligada a cumplir la normativa sobre prevención de riesgos laborales (PRL) y la vigilancia de la salud, así como informar e instruir sobre los riesgos del trabajo (peligros existentes, medidas de prevención y protección, medidas de emergencia...).
- 4.** En el caso de que el trabajo que realizan los autónomos sin personal a su cargo (incluye a los TRADE) se lleve a cabo fuera del centro de la empresa, ésta actúa como suministradora y debe asegurar que los productos, equipos y máquinas que utilizan estos trabajadores no constituyen un peligro para ellos.

Medidas preventivas

- 5. Transportistas autónomos.** Cumplir con el correcto mantenimiento del vehículo para que el vehículo esté en condiciones de seguridad y realizar las revisiones que sean necesarias para subsanar los problemas y averías existentes. La empresa debe ocuparse de que sus vehículos, especialmente en lo que se refiere a la seguridad, se encuentren en perfecto estado de actualización y funcionamiento. Ello exige que los usuarios notifiquen cualquier anomalía mediante un procedimiento escrito, y disponer de un protocolo de tratamiento de dichas comunicaciones (ver: [Por un trabajo sin riesgo. Conducir en el trabajo: un riesgo a prevenir](#)).
- 6.** Respetar todas las normas de tráfico establecidas en el Código de Circulación y mantener en todo momento una velocidad adecuada a la vía por la que se transita. Hay que evitar cualquier tipo de distracción al volante, no utilizando sistemas de comunicación con el vehículo en marcha, salvo los estrictamente imprescindibles. Es recomendable instaurar en la empresa la prohibición absoluta de hablar por el móvil mientras se conduce. Cuando sea necesario, deberá hacerse con el vehículo totalmente detenido.
- 7.** Almacenar adecuadamente los bultos, de manera que se encuentren colocados de forma estable, utilizando, en su caso, los elementos auxiliares necesarios para sujetarlos. Hay que repartir la carga del vehículo de manera uniforme y nunca sobrecargar los vehículos.

- 8.** Introducir descansos a intervalos regulares de tiempo, de forma que se permita alternar la postura sentada con otras y complementar con ejercicio físico. Del mismo modo se deben mantener buenas posturas al sentarse, al igual que colocar bien los espejos retrovisores para asegurar la visibilidad. Los asientos del vehículo serán adecuados al tamaño del cuerpo y estarán en buen estado de conservación. Serán ergonómicos y adaptables.
- 9.** Evitar, en la medida de lo posible, permanecer durante periodos largos de tiempo en soledad, aprovechando las paradas prolongadas para hablar e intercambiar experiencias con los compañeros.
- 10.** Realizar pausas en el trabajo a intervalos regulares de tiempo y mantener un buen estado físico, realizando ejercicios de forma habitual ([ver página 10, Erga-Noticias nº 128](#)).
- 11.** Procurar mantener una dieta equilibrada, evitando la ingesta de alimentos grasos, respetando en la medida de lo posible los horarios de las comidas. No ingerir bebidas alcohólicas, aunque sea poca cantidad, ni tampoco bebidas con cafeína, ya que favorecen la deshidratación.
- 12.** Reducir, en la medida de lo posible, la carga de trabajo durante la noche y procurar mantener el mismo horario cada vez que se realiza el turno nocturno, con el fin de evitar la alteración de los ciclos circadianos.

Caso Práctico

Marcelino bosteza, se frota la oreja e inclina la cabeza sobre su hombro izquierdo en un gesto que desde niño se le escapa cuando está muy cansado. Mantiene esta postura mientras piensa que, quizás, no fue tan buena idea ganarse la vida carreando material audiovisual mientras no le saliera algo bueno de lo suyo.

Marcelino es un joven profesional de la imagen y el sonido, pero que ejerce como transportista autónomo debido a un cúmulo de circunstancias.

Todo empezó hace dos años cuando contactó con Bernardino, un antiguo compañero de escuela, cuya pasión por la imagen le empujó a crear una empresa de servicios audiovisuales, que bautizó como "Maskimagen". La fórmula mercantil por la que Bernardino optó fue la de darse de alta como trabajador autónomo, fichar fija a una diseñadora gráfica y cubrir el resto de necesidades —transporte de material, instalación de medios, reportajes, etc.— mediante contratos con otras empresas de servicios y profesionales *freelance*, en función de cada demanda particular de trabajo.

Aunque el primer encargo de Marcelino para "Maskimagen" tuvo que ver con sus habilidades para el sonido, la situación fue cambiando progresivamente en favor de la conducción.

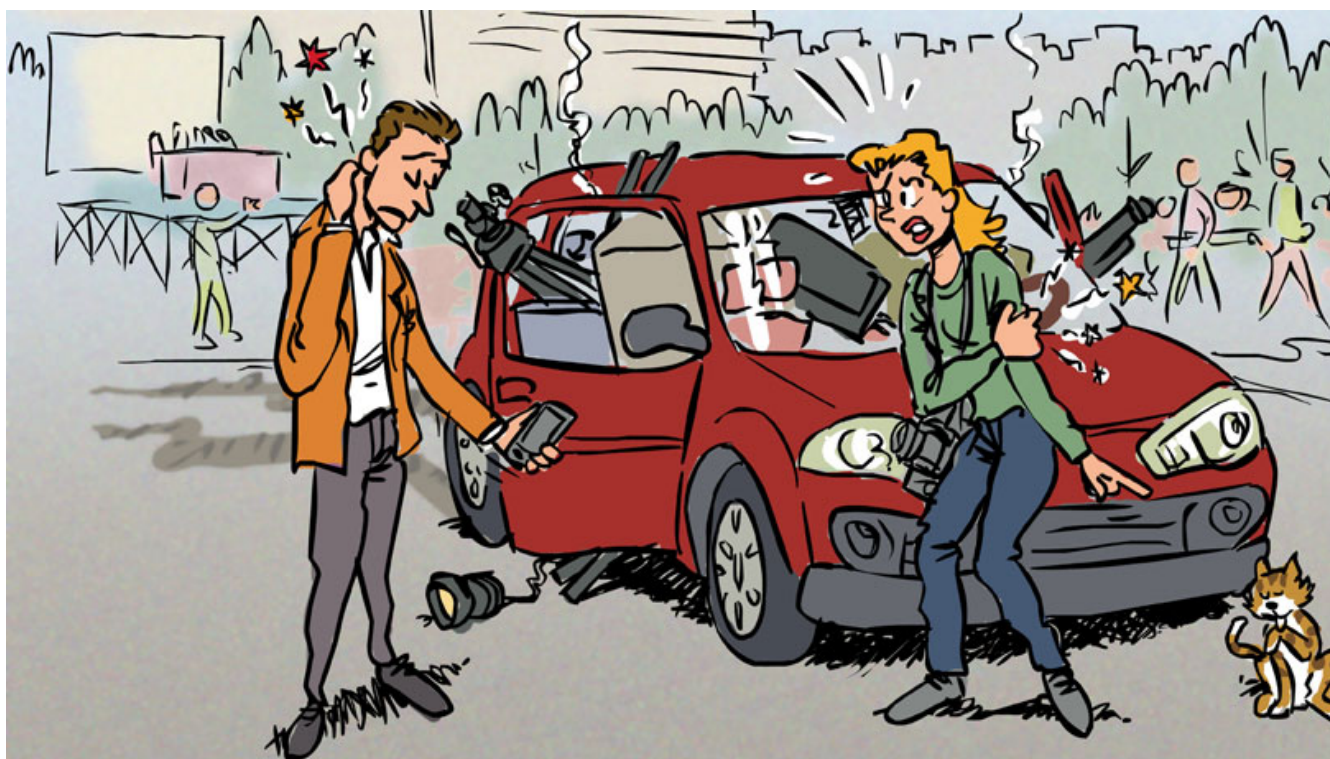
El joven dispone de vehículo propio y muy buena actitud para el trabajo—nunca tiene un no como respuesta— lo cual propició que solucionara problemas de transporte de material en numerosas ocasiones e incluso actuara como chófer de periodistas, fotógrafos o publicistas colaboradores de la empresa. La confianza que Bernardino tenía en el

joven, así como su demostrada polivalencia profesional —como él mismo decía: servía tanto para un roto como para un descosido— facilitó que Marcelino se convirtiera en el transportista habitual de "Maskimagen".

Sin embargo, transcurrido un tiempo, Marcelino no se encuentra en su mejor estado de salud. Tiene calambres frecuentes en las piernas y no hay parte de la espalda que no le duela, al mismo tiempo que ha sufrido varios episodios de ansiedad que le han afectado en el trabajo. El *pack* del transportista autónomo incluye, además de un trabajo físico con-

siderable, priorizar las faenas, acertar con la relación esfuerzo y beneficio —en una ocasión, tuvo que carreear un grupo de cámaras por un largo y pedregoso camino para filmar un *spot* publicitario por cuatro perras—, además de soportar la presión de los clientes (prisas, exigencias, regateos...). Total, que gestionar bien todas estas cuestiones no le resulta fácil y le encantaría que alguien le aconsejara o le explicara cómo hacerlo.

En la actualidad, la relación laboral que Marcelino mantiene con "Maskimagen" es la de trabajador autónomo económicamente dependiente (TRADE).





La mayor parte de sus ingresos dependen de esta empresa y, por su puesto, “Maskimagen” es su cliente prioritario.

Por esta razón, cuando Marcelino ha recibido hoy la llamada de Bernardino para atender un trabajo urgente no ha podido negarse, a pesar de llevar sobre sus espaldas muchas horas de conducción y pocas de descanso.

Son las cinco de la tarde y el joven todavía no ha comido. Está bien —se dice, Marcelino—, un bocata en el “Insólita Gea” y un café largo americano bien cargado me ayudarán a continuar. También aprovecharé para recordarle por tercera vez a Bernardino que hay que revisar las luces del coche porque no iluminan bien.

Cuando llega a la empresa, Bernardino le muestra un montón de material que debe acercar con urgencia hasta el escenario exterior de un centro de convenciones. Le indica la dirección y al mismo tiempo, le pide que acompañe hasta allí a una fotógrafa colaboradora de la empresa.

Marcelino observa que el transporte es excesivo pero, por no hacer dos viajes, se abstiene de comentarlo y acepta el encargo. Acto seguido, desplaza el asiento del conductor hacia delante y carga el coche hasta los topes. Aunque conduzca algo encogido y con poca visibilidad, me lo puedo permitir porque el

trayecto no es muy largo —piensa el joven.

Terminada la disposición de los bártulos en el interior del coche, Marcelino se sube en él y le indica a la fotógrafa que ocupe el asiento que está a su lado. La chica obedece recelosa por lo inusual de la situación y expresa, con una risilla nerviosa, sus dudas sobre la seguridad del desplazamiento. Marcelino, deseoso de iniciar la marcha, la tranquiliza explicando que es un conductor experimentado y quitándole importancia al asunto.

El viaje transcurre tranquilo, pero cuando llegan a las inmediaciones del centro de convenciones sucede lo imprevisto. El teléfono móvil de Marcelino empieza a sonar con insistencia y el chico no resiste la tentación de cogerlo para ver la procedencia de la llamada. Por unos segundos, aparta su atención de la conducción y, justo en ese momento, un gato cruza como una exhalación por delante del coche. La chica lanza un grito de advertencia y Marcelino, asustado, pisa el freno con todas sus fuerzas. El coche se detiene en seco y, como consecuencia de la brusca maniobra, parte del material se precipita sobre Marcelino, mientras que la chica sufre un fuerte golpe en el brazo.

Los dos jóvenes salen del coche. Marcelino aturdido y la chica enfurecida por el accidente le grita: ¡Si tengo el brazo roto no ganaré ni un euro en un mes!

Análisis del Caso Práctico. Factores de riesgo



Incumplir la obligación de reparar de inmediato las luces del vehículo de Marcelino.

Modalidad preventiva 3 y 4



Ofrecer y aceptar el transporte de una mercancía sin acordar previamente las condiciones de seguridad, al igual que dejar de informar a la empresa del estado de cansancio en el que se encuentra Marcelino cuando acepta el trabajo.

Modalidad preventiva 3



Ausencia de información y formación con respecto a los riesgos derivados del puesto de trabajo (Marcelino desearía saber cómo afrontar los problemas de organización que comporta esta actividad).

Modalidad preventiva 3



Sobrecargar el vehículo y no sujetar el material para evitar su desplazamiento, así como conducir de forma incómoda e insegura.

Medidas preventivas 7 y 8



Atender la llamada del teléfono móvil mientras se está conduciendo.

Medida preventiva 6



Realizar una actividad de elevada carga física y mental (la conducción implica un estado de atención permanente) durante muchas horas seguidas, sin efectuar pausas regulares que faciliten la recuperación.

Medida preventiva 10



Comer a deshoras y de forma inadecuada (bocadillos, exceso de café...).

Medida preventiva 11



1. Analizar el Caso Práctico en pequeños grupos. El objetivo es identificar los factores de riesgo que pueden propiciar el accidente que se describe.

Propuesta: A partir de la lectura del Caso Práctico, la clase se dividirá en grupos de 4 ó 5 personas. Cada uno de ellos deberá elaborar un listado con las acciones o los hechos relatados en el Caso Práctico que pueden propiciar que Marcelino y la fotógrafa sufran el accidente con el vehículo (ver: Análisis Caso Práctico. Factores de riesgo). Trascurrido el tiempo establecido para la actividad, un portavoz explicará las conclusiones del grupo. Después de las exposiciones, los estudiantes deberán discutir de forma conjunta las distintas aportaciones y extraer de ellas un listado único y común.

2. Estudiar detalladamente el Caso Práctico, con el fin de establecer soluciones a las situaciones de riesgo que el grupo-clase ha consensuado en la actividad anterior.

Propuesta: Una vez realizada la primera actividad, los mismos grupos de trabajo deberán clasificar las situaciones de riesgo que han identificado en el Caso Práctico por orden de importancia, desde un punto de vista preventivo. A continuación, propondrán de qué manera deberían solucionarse estos problemas, argumentando las razones pertinentes, tanto técnico-preventivas, como legales. Al finalizar, un portavoz de cada grupo expondrá sus conclusiones para que, después, el conjunto de los estudiantes consensúen cuál es la mejor opción.

3. Realizar un debate sobre la importancia de la prestación por accidente laboral de los trabajadores autónomos. El objetivo de la actividad es reflexionar sobre las ventajas económicas y preventivas que aporta cotizar por esta contingencia.

Propuesta: El profesorado puede actuar como moderador de esta actividad. Antes de iniciar el debate, entregará una copia a cada estudiante de la noticia publicada en este Erga-FP: "Sólo el 19% de los autónomos paga el plus para coger la baja laboral", como información de apoyo para la actividad. Después, el profesorado hará una pequeña introducción sobre el tema, explicando las cuestiones esenciales: utilidad de la prestación, cómo se solicita, el coste económico que representa, la valiosa información preventiva que aportan las declaraciones de accidente, etc. Al terminar, se referirá al Caso Práctico y pedirá a los estudiantes que analicen la situación y el enfado de la fotógrafa tras el accidente. Seguidamente, los estudiantes reflexionarán de forma individual en torno a la pregunta: ¿Es importante para los trabajadores autónomos cotizar por accidente y disponer de baja laboral? Después, la clase se dividirá en dos grupos y cada uno de ellos elaborará un listado de ventajas y desventajas de dicha prestación. A continuación, se iniciará el debate donde cada uno de los grupos defenderá una postura a favor o en contra, mediante dos o tres representantes designados y contando con el apoyo del resto del grupo. El profesorado anotará los comentarios más significativos que vayan

surgiendo durante el debate y, al finalizar, se realizará una recopilación de todas las ventajas que se hayan expuesto.

4. Celebrar una charla en clase sobre los riesgos psicosociales que sufren los transportistas de mercancías, con el objetivo de conocer y valorar las medidas que pueden ayudar a prevenirlas.

Propuesta: El profesorado iniciará la charla con una breve explicación sobre los riesgos psicosociales que sufren los trabajadores autónomos de este sector. Después, el profesorado aprovechará la historia del Caso Práctico, que previamente los jóvenes deben haber analizado, para pedir a los estudiantes que expresen su opinión sobre a qué se refiere Marcelino cuando piensa que: "le encantaría que le aconsejaran sobre cómo controlar los problemas derivados de la organización del trabajo que realiza". El profesorado aprovechará las respuestas para destacar la importancia de facilitar información y adiestramiento sobre cualquier tipo de riesgo que comporta un trabajo (cualquiera de ellos: de seguridad, higiénicos, psicosociales...) como medida preventiva prioritaria, recordando, al mismo tiempo, que es una obligación de los empresarios. El profesorado puede aprovechar también el Caso Práctico como ejemplo y solicitar la opinión de los estudiantes sobre quién debería ofrecerle esta información a Marcelino.



Portal del transportista autónomo. INSHT

Sitio web donde podrá encontrar información relacionada con la prevención de riesgos laborales en la actividad del transportista autónomo: guías prácticas, informes de accidentalidad, fichas informativas de riesgos, etc. .



Por un trabajo sin riesgos (folletos). Conducir en el trabajo: un riesgo a prevenir

Colección de textos que tratan de forma muy clara y divulgativa la prevención de un determinado riesgo laboral.

Trabajadores autónomos. Coordinación de actividades empresariales. (INSHT)

Documento en el que se proponen medidas para mejorar la seguridad y salud de los autónomos cuando desarrollan su actividad en concurrencia con otros trabajadores autónomos o de otras empresas.



Veinticinco años de prevención en España. Editoriales Erga 1987-2011. INSHT

Publicado veinticinco años después de la aparición, en 1987, del primer número de ERGA Noticias, este texto reúne más de doscientos editoriales correspondientes a tres de las publicaciones de la colección "ERGA" de este Instituto: "ERGA-Noticias", "ERGA-Formación Profesional" y "ERGA-Primaria Transversal". La visión panorámica que ofrece el conjunto de los editoriales resume la historia de la prevención de riesgos laborales en España durante el último cuarto de siglo.

[Ley 31/1995](#), de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. (BOE 10.11.1995) y sus posteriores modificaciones.

[Real Decreto 39/1997](#), de 17 de enero. Reglamento de los Servicios de Prevención. (BOE 31.1.1997) y sus posteriores modificaciones.

[Real Decreto 486/1997](#), de 14 de abril. Disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. (BOE 23.4.1997).

[Real Decreto 1215/1997](#), de 18 de julio. Disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo. (BOE 7.8.1997).

[REAL DECRETO 171/2004](#), de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales. (BOE 31.1.2004).

[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. (BOE 23.4.1997).

[LEY 32/2010](#), de 5 de agosto, por la que se establece un sistema específico de protección por cese de actividad de los trabajadores autónomos. (BOE 6.8.2010).

[LEY 20/2007](#), de 11 de julio, del Estatuto del Trabajador Autónomo (BOE 12.7.2007).