



INFORME DE MORBILIDAD Y MORTALIDAD

Colectivo: Personal conductor de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena

Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo, por el que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores.

Nº de expediente: CR 28/2025

Fecha de entrada de solicitud: 03/11/2025

Solicitantes: Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras (FSC-CCOO) y Federación Estatal de Servicios, Movilidad y Consumo de la Unión General de Trabajadores (FESMC-UGT).

Colectivo: Personal conductor de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena

Madrid, 5 de junio de 2026

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	3
1. INTRODUCCIÓN	6
1.1. MARCO NORMATIVO	6
1.2. FUENTES DE INFORMACIÓN Y METODOLOGÍA.....	8
2. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL COLECTIVO	13
2.1. IDENTIFICACIÓN DEL COLECTIVO	13
2.2. DESCRIPCIÓN DEL COLECTIVO	16
2.2.1. Descripción por sexo.....	17
2.2.2. Descripción por edad.....	18
2.2.3. Descripción por comunidad autónoma	20
2.2.4. Descripción por tamaño de empresa	21
3. ANÁLISIS DE LOS INDICADORES	23
3.1. INDICADORES GENERALES	23
3.2. INDICADORES POR SEXO	24
3.3. INDICADORES POR EDAD.....	25
3.4. INDICADORES POR ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	28
3.5. INDICADORES POR TIPO DE AUTORIZACIÓN DE EMPRESA.....	30
3.6. INDICADORES POR TAMAÑO DE EMPRESA.....	31
3.7. INDICADORES POR COMUNIDAD AUTÓNOMA	32
3.8. EVOLUCIÓN ANUAL DE LOS INDICADORES EN LOS 5 AÑOS DEL PERIODO DE ESTUDIO.....	34
4. ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD	37
5. CONCLUSIONES.....	38
ANEXOS	41

RESUMEN EJECUTIVO

Con fecha 3 de noviembre de 2025 se recibió en la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS) solicitud, al amparo del *Real Decreto 402/2025*, para el inicio del procedimiento previo para determinar la procedencia de anticipar la edad de jubilación mediante la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación para el **colectivo de Personal conductor de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena**.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 del citado real decreto, la DGOSS ha elaborado el presente Informe de morbilidad y mortalidad, cuyo objetivo es analizar la incidencia de los procesos de incapacidad temporal, incapacidades permanentes y fallecimientos asociados a la actividad del colectivo solicitante, así como evaluar sus niveles de siniestralidad en comparación con el conjunto de la población trabajadora, sobre la base de los indicadores propuestos en el Real Decreto 402/2025:

- **Indicador I. Indicador básico de incidencia de la incapacidad temporal:** mide la incidencia de los procesos de incapacidad temporal por contingencias comunes y profesionales.
- **Indicador II. Indicador de incidencia de sucesos graves:** mide la incidencia de sucesos graves que conllevan fallecimientos y de reconocimientos de incapacidad permanente por contingencias comunes y profesionales.
- **Indicador III. Indicador de duración media de la incapacidad temporal:** mide la duración media de los procesos de incapacidad temporal por contingencias comunes y profesionales.

Además, se ha analizado el **indicador complementario IV**, que mide el porcentaje de días en incapacidad temporal sobre el total de días en alta laboral.

Para el cálculo de estos indicadores se ha construido una base de datos que integra la información sobre personas trabajadoras y sus relaciones laborales, registrada en las bases de datos de afiliación de la Tesorería General de la Seguridad Social, con la información de las prestaciones de incapacidad temporal e incapacidad permanente del Instituto Nacional de la Seguridad Social y con las bases de datos de contingencias profesionales que residen en la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social

con información detallada sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Para dar solidez al análisis, estos datos se han integrado para el periodo 2018 a 2024, último año completo disponible a la recepción de la solicitud, lo que supone trabajar con una base de datos de partida con más de 200 millones de registros.

Para delimitar qué personas de la base de datos anterior forman parte del colectivo objeto de análisis, se ha efectuado el cruce de la base de datos integrada con los registros del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible relativos a titulares del certificado de aptitud profesional (CAP), tarjetas de tacógrafo y empresas autorizadas para el transporte de mercancías por carretera. La combinación de estas fuentes de datos para determinar el colectivo ha requerido un complejo análisis de diversos escenarios en los que se ha considerado la compatibilidad de la vigencia de los certificados de aptitud profesional, de la tarjeta de tacógrafo y de la autorización de la empresa para el transporte con el periodo en alta de las relaciones laborales registradas. Todo ello ha permitido obtener una aproximación robusta y representativa del colectivo.

El universo resultante está compuesto por **440.224 personas** que han prestado sus servicios como conductores en el transporte de mercancías por carretera en algún momento del periodo de estudio y un total de **1.668.815 relaciones laborales** asociadas, que arrojan un **promedio diario¹ de aproximadamente 252.000 afiliaciones en alta**. Se trata de un colectivo compuesto en su gran mayoría por hombres (98,6%) y con un perfil de edad más envejecido que el conjunto de la población ocupada, con una edad media de 48,6 años y una elevada concentración en los tramos de edad a partir de los 40 años.

Se analizan los indicadores señalados anteriormente para el colectivo de estudio en el conjunto de los 5 años del periodo, distinguiendo entre contingencia común y profesional, y desagregando según las variables de interés. Su valor se compara con los obtenidos para el conjunto de trabajadores, clasificados por actividad económica, destacando los casos en los que se supera el valor del percentil 95 de la distribución, que se ha considerado como umbral de “excepcional siniestralidad”.

Los resultados muestran que el principal rasgo diferencial del colectivo radica en la **elevada incidencia del indicador de fallecimientos asociados a la actividad**, que supera de

¹ El promedio se calcula como la media de las relaciones laborales en alta cada día del periodo.

forma generalizada el percentil 95 del conjunto de la economía, evidenciando niveles de mortalidad muy elevados en comparación con otras actividades.

Asimismo, el indicador que mide el porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales presenta valores elevados, situándose por encima del percentil 90. El resto de los indicadores analizados muestran niveles más moderados y, no alcanzan los umbrales más altos de siniestralidad en comparación con el conjunto de actividades económicas.

Un análisis más detallado muestra que la morbilidad y mortalidad presentan un comportamiento claramente diferenciado en función de determinadas variables. En particular, la edad constituye un factor clave, observándose un incremento progresivo de la incidencia de fallecimientos a medida que esta aumenta, con especial intensidad en los grupos de 60 a 64 años, donde se concentran los niveles más elevados. Asimismo, se identifican diferencias relevantes en función del tamaño de empresa y del tipo de actividad, con mayores niveles en empresas de menor dimensión y en determinadas ramas de actividad vinculadas al transporte. Desde el punto de vista territorial, los elevados niveles de siniestralidad en términos de fallecimientos se extienden a la práctica totalidad de comunidades autónomas, si bien con distinta intensidad.

En cuanto a la evolución temporal, los indicadores asociados tanto a fallecimientos como a incapacidad permanente muestran una tendencia creciente en los últimos años del periodo analizado, en contraste con el comportamiento observado para el conjunto de la población ocupada, mientras que los indicadores de incapacidad temporal presentan una evolución más alineada con el conjunto de la economía.

En conjunto, los resultados del análisis ponen de manifiesto la existencia de niveles significativos de morbilidad y mortalidad en el colectivo, especialmente en relación con los fallecimientos asociados a la actividad, así como la influencia de la edad. Estos elementos constituyen factores relevantes a considerar en la evaluación prevista en el Real Decreto 402/2025 sobre la posible aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación.

1. INTRODUCCIÓN

Con fecha 3 de noviembre de 2025 se recibió en la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS) solicitud presentada de forma conjunta por la Confederación Española de Transporte de Mercancía (CETM), Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras (FSC-CCOO) y Federación Estatal de Servicios, Movilidad y Consumo de la Unión General de Trabajadores (FESMC-UGT) para la iniciación del procedimiento previo para determinar la procedencia de anticipar la edad de jubilación mediante la aplicación de coeficientes reductores para el colectivo **Personal conductor de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena**, al amparo del artículo 206 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, y conforme al procedimiento regulado por el Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 del citado real decreto, la DGOSS ha elaborado el presente informe de morbilidad y mortalidad del colectivo solicitante, que incluye la identificación del colectivo, la determinación de los indicadores básicos y sus umbrales, así como un estudio detallado de la siniestralidad y del daño producido por el trabajo, con especial referencia a la edad y al género.

1.1. Marco normativo

El artículo 206 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, prevé la posibilidad de rebajar la edad mínima de jubilación por razón de la actividad.

“Artículo 206. Jubilación anticipada por razón de la actividad o en caso de discapacidad.

1. La edad mínima de acceso a la pensión de jubilación a que se refiere el artículo 205.1.a) podrá ser rebajada por real decreto, a propuesta del titular del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, en aquellos grupos o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados índices de morbilidad o mortalidad, siempre que los trabajadores afectados acrediten en la respectiva profesión o trabajo el mínimo de actividad que se establezca.

A tales efectos, se establecerá reglamentariamente el procedimiento general que debe observarse para rebajar la edad de jubilación, que incluirá la realización previa de estudios sobre siniestralidad en el sector, penosidad, peligrosidad y toxicidad de las condiciones del trabajo, su incidencia en los procesos de incapacidad laboral de los trabajadores y los requerimientos físicos exigidos para el desarrollo de la actividad.

El establecimiento de coeficientes reductores de la edad de jubilación sólo procederá cuando no sea posible la modificación de las condiciones de trabajo.”

El desarrollo de esta disposición legal se ha llevado a cabo a través del **Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo, por el que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores**, quedando derogado el Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre.

En esta norma se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores, respecto de aquellas ocupaciones o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados índices de morbilidad o mortalidad.

En el artículo 14 se establece que la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social elaborará un informe de morbilidad y mortalidad del colectivo solicitante:

“Artículo 14. Informe de morbilidad y mortalidad.

La Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social elaborará un informe de morbilidad y mortalidad que comprenderá, según el caso, la identificación del colectivo, la determinación de los indicadores básicos y sus umbrales, así como un estudio detallado de la siniestralidad y del daño producido por el trabajo, con especial referencia a la edad y al género, en los términos siguientes:

a) La obtención de los indicadores básicos se realizará mediante la aplicación de las fórmulas que se establecen en el anexo y comprenderá el cálculo de los indicadores básicos a nivel del colectivo, describiendo el histórico de cada uno de ellos y su comparación con los correspondientes a los colectivos especificados en el párrafo c).

b) El estudio específico comprenderá:

1.º Un análisis detallado de los indicadores considerando las variables de edad, género, permanencia en el trabajo, tamaño de empresa y distribución geográfica.

2.º Un análisis específico de la incidencia y tipo de enfermedad profesional o causada por el trabajo y calificable como accidente de trabajo y sus agentes causantes, así como el tipo de lesiones, que concluya el daño producido por el trabajo, dependiendo de la permanencia en la ocupación y la edad.

c) En todos los casos, los indicadores mostrarán su desviación respecto del colectivo de la misma actividad económica y respecto del colectivo total de personas trabajadoras.”

En cumplimiento con lo dispuesto en este artículo, la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social realiza el presente Informe de morbilidad y mortalidad del colectivo solicitante.

1.2. Fuentes de información y metodología

Para la realización de los análisis de morbilidad y mortalidad previstos en el Real Decreto 402/2025 se ha construido una base de datos que integra información procedente de las siguientes fuentes administrativas:

- **Fichero General de Afiliación de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS):** información sobre relaciones laborales y personas trabajadoras.
- **Base de datos de gestión de incapacidad temporal del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS):** información sobre procesos de incapacidad temporal por contingencias comunes y profesionales.
- **Base de datos de gestión de prestaciones del INSS:** información relativa a incapacidades permanentes por contingencias comunes y profesionales.
- **Fichero de contingencias profesionales de la DGOSS:** información sobre accidentes de trabajo, a partir de los datos facilitados anualmente por las Mutuas, INSS, Instituto Social de la Marina (ISM) y empresas colaboradoras.
- **Base de datos de enfermedades profesionales (CEPROSS) de la DGOSS.**

Estos datos se integran mediante los números de identificación de cada trabajador, por lo que resulta posible analizar la morbilidad y la mortalidad para cada persona en relación con sus características demográficas, como sexo y edad, y con información de su actividad laboral, como los códigos de cuenta de cotización (CCC) en los que trabaja, la actividad económica (CNAE-09) correspondiente y, en su caso, letra de cotización (que permite identificar determinadas ocupaciones).

El estudio se ha realizado con los datos correspondientes al **periodo que abarca del año 2018 al 2024**, último año completo disponible en el momento de construcción de la base de datos, aunque se excluyen del análisis los años 2020 y 2021 debido a que el impacto de la pandemia del COVID-19 introduce una distorsión significativa en los resultados.

Para la identificación del colectivo de estudio 'Personal conductor de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena' se han utilizado los ficheros facilitados para este fin por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para el periodo 2018-2025: listado de titulares de certificado de aptitud profesional (CAP), titulares de tarjeta de tacógrafo y listado de empresas con autorización para la realización de transporte de mercancías.

En el análisis se han utilizado los **indicadores definidos en el ANEXO del Real Decreto 402/2025** para acreditar la concurrencia de circunstancias objetivas que justifiquen la aplicación de coeficientes reductores:

INDICADOR I – Indicador básico de incidencia de la incapacidad temporal

$$I_{ig}^{(c)} = 100 * \frac{(\text{Nº total de procesos de IT del colectivo por la contingencia "c" durante el periodo de observación})_{ig}}{(\text{Nº total de trabajadores del colectivo durante el periodo de observación})_{ig}}$$

INDICADOR II – Indicador de incidencia de sucesos graves

$$II_{ig}^{(c)} = 10^6 * \frac{(\text{Nº total de declaraciones de fallecimientos y reconocimientos de IP en el colectivo efectuados por el INSS durante el periodo de observación por la contingencia "c"})_{ig}}{(\text{Nº total de trabajadores del colectivo durante el periodo de observación})_{ig}}$$

INDICADOR III – Indicador de duración media de la incapacidad temporal

$$III_{ig}^{(c)} = \frac{\left(\begin{array}{c} \text{Nº total de días de duración de los procesos de IT por la contingencia "c"} \\ \text{del colectivo finalizados durante el periodo de observación} \end{array} \right)_{ig}}{\left(\begin{array}{c} \text{Nº total de procesos de IT por la contingencia "c"} \\ \text{del colectivo finalizados durante el periodo de observación} \end{array} \right)_{ig}}$$

INDICADOR IV (indicador complementario) – Porcentaje de días en incapacidad temporal sobre el total de días en alta laboral

$$IV_{ig}^{(c)} = 100 * \frac{\left(\begin{array}{c} \text{Nº total de días de duración de los procesos de IT por la contingencia} \\ \text{"c" del colectivo durante el periodo de observación} \end{array} \right)_{ig}}{\left(\begin{array}{c} \text{Nº total de días en alta laboral del colectivo en la actividad en estudio} \\ \text{durante el periodo de observación} \end{array} \right)_{ig}}$$

donde:

- «c»: contingencias comunes, accidentes de trabajo, enfermedades causadas por el trabajo y calificables como accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.
- «i»: grupo de edad.
- «g»: género.

En el denominador de los indicadores I y II, el número total de trabajadores del colectivo durante el periodo de observación se ha ajustado por el número de días en alta de cada trabajador para medir con mayor precisión la incidencia de la incapacidad. Es decir, se utiliza el concepto de persona-año, que representa la fracción de los días del año en que cada individuo ha estado expuesto a la actividad laboral potencialmente peligrosa. El tiempo de exposición se aproxima por el tiempo en alta en la actividad y, dado que en el análisis de cada actividad u ocupación es preciso tener en cuenta todas las personas que la desempeñan, ya sea en exclusiva o en compatibilidad con otro empleo, cada persona se cuenta tantas veces como relaciones laborales tenga registradas.

La cifra resultante se denomina en este informe afiliación media y, aunque su cálculo es coherente con la metodología y definiciones empleadas en las estadísticas de afiliación a la Seguridad Social, el resultado difiere en algunos aspectos metodológicos. Así, aunque el ajuste por el número de días en alta de cada trabajador aplicado en este procedimiento es equivalente a calcular el promedio del número diario de relaciones laborales en alta empleado en las estadísticas de afiliación, las diferencias se deben principalmente al distinto momento de consulta a la base de datos de afiliación, que está sometida a

constante actualización, al uso de días naturales frente a días laborables y a la contabilización de relaciones laborales en todos los regímenes².

En el caso del Indicador I, en el numerador se considera el número de procesos de incapacidad temporal que se inician en el periodo de referencia.

En el caso del Indicador II:

- Para facilitar la visualización de las cifras presentadas en este informe, se ha optado por expresar los datos de incapacidades y fallecimientos por cada 10.000 personas trabajadoras, en lugar de tomar como referencia el millón de trabajadores establecido en el real decreto.
- Se calculan por separado el indicador de incapacidades permanentes y el de fallecimientos, permitiendo un mejor análisis de los sucesos graves.
- Para los reconocimientos de incapacidades permanentes se tienen en cuenta tanto las de contingencia común como profesional, mientras que para el caso de fallecimientos solo se consideran los de contingencia profesional, es decir, los fallecimientos producidos por enfermedad profesional o accidente de trabajo (excluyendo los accidentes *in itinere*).

Para cada indicador se ha construido un marco de referencia basado en los valores que toma el indicador para el conjunto de personas trabajadoras, clasificadas según la actividad económica (CNAE-09). Este marco se emplea como base de comparación para evaluar los niveles de morbilidad y mortalidad del colectivo de estudio.

En los resultados:

- Se destacan en **rojo** los casos en los que el indicador del colectivo supera el **percentil 95 de su distribución a lo largo del conjunto de actividades de la economía**, considerado como umbral de “excepcional siniestralidad”.
- Se señalan asimismo los valores que superan los percentiles 90 y 75.

Se analizan los indicadores para el agregado de los 5 años del periodo de estudio, así como su evolución año a año, distinguiendo entre contingencia común y profesional.

² Para más información sobre la metodología de las estadísticas de afiliación se puede consultar este enlace [2026+02+IME+2.pdf](#).

Los indicadores se desagregan por sexo y edad, así como por otras variables como la actividad económica según CNAE-09, el tipo de autorización de transporte que tiene la empresa, su tamaño y la comunidad autónoma del centro de trabajo.

2. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL COLECTIVO

2.1. Identificación del colectivo

En la solicitud recibida, relativa al colectivo 'Personal conductor de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena' (en adelante, colectivo de 'Transporte de Mercancías'), se aporta información para la identificación y delimitación de las personas trabajadoras del colectivo basada en criterios de actividad económica y ocupación, mediante el uso de las clasificaciones CNAE y CNO, en línea con los requerimientos establecidos en el real decreto en relación con el contenido de las solicitudes.

En concreto, la definición propuesta se vincula a las relaciones laborales asociadas a códigos de cuenta de cotización encuadrados en el Grupo H, Subgrupo H49, código 4941 (Transporte de mercancías por carretera), así como por la ocupación CNO 8432 (Conductores asalariados de camiones), conforme a la Tabla de Ocupaciones C.N.O. (Tabla T-90), que recoge la Clasificación Nacional de Ocupaciones.

No obstante, esta aproximación presenta limitaciones relevantes para la delimitación precisa del colectivo:

- Por un lado, la CNAE 4941—si bien constituye la actividad principal del transporte de mercancías por carretera— incluye trabajadores que no desempeñan funciones de conducción, lo que introduce elementos de heterogeneidad en el colectivo así definido.
- Por otro lado, existen conductores dedicados al transporte de mercancías que prestan sus servicios en empresas que se encuentran clasificadas en otras actividades económicas distintas de la CNAE 4941, cuya exclusión podría afectar a la exhaustividad del análisis.

Esto hace que no sea posible identificar el colectivo exclusivamente a partir de la variable CNAE-09, si bien esta resulta de gran utilidad para los análisis.

Por otro lado, el uso del código nacional de ocupación como criterio de identificación presenta limitaciones debido a que esta variable no fue de obligada consignación en las bases de datos afiliación hasta febrero de 2023 y, desde entonces, únicamente se recoge

en las nuevas altas. En consecuencia, una parte significativa de los registros — especialmente aquellos correspondientes a relaciones laborales de mayor antigüedad— carece de esta información y quedarían fuera del análisis, lo que introduciría sesgos y comprometería la representatividad de la muestra.

Con el fin de avanzar en la delimitación de una muestra representativa del colectivo ha sido necesario utilizar información complementaria facilitada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con este fin, correspondientes al periodo 2018 - 2025, que engloba el ámbito temporal de estudio (2018 - 2024):

- **Listado de titulares de certificado de aptitud profesional (CAP):** contiene información de carácter anual sobre las personas habilitadas para la conducción de vehículos de mercancías (CAP C) o de pasajeros (CAP D). Cuenta con aproximadamente 6.200.000 registros y 1.048.987 NIF distintos, de los cuales (de media considerando todos los años del periodo) el 93,5% tienen el CAP C, el 40% tiene el CAP D y el 33,5% tiene los dos.
- **Listado de titulares de tarjeta de tacógrafo de conductor:** Listado anual de personas en disposición de tarjeta de tacógrafo. Consta de alrededor de 4.774.000 registros y 830.335 NIFs distintos.
- **Listado de empresas con autorización de transporte:** de carácter anual, incluye las empresas habilitadas para la realización de transporte de mercancías y/o de viajeros y el tipo de autorización (público o privado complementario). Cuenta con 1.260.000 registros aproximadamente y 242.306 NIFs de empresa distintos.

La delimitación del colectivo ha requerido un proceso exhaustivo de cruce entre las distintas bases de datos integradas mencionadas anteriormente, incluyendo el cruce de los identificadores tanto personales (listado CAP y tacógrafo) como empresariales (listado de empresas autorizadas para el transporte de mercancías y de viajeros) con ficheros muy voluminosos de la base de datos de afiliación (ficheros de aproximadamente 197.300.000 registros). Por otro lado, ha supuesto la creación de numerosas tablas de gran tamaño, sobre las que se han aplicado los tratamientos de depuración, generación de variables auxiliares o adaptación de formatos habituales en el trabajo de análisis de datos.

A su vez, ha sido necesario un complejo análisis de diversos escenarios para llegar a determinar qué personas forman parte del colectivo objeto de estudio. En dicho análisis se han considerado, entre otros aspectos, la compatibilidad de la vigencia de los certificados de aptitud profesional, la disponibilidad de tarjeta de tacógrafo de la persona trabajadora y

la autorización de la empresa para el transporte durante el tiempo en alta de las relaciones laborales registradas, en combinación con otra información asociada a la relación laboral como la letra de cotización.

Todo ello ha conducido a una aproximación del colectivo 'Transporte de Mercancías' formado por las personas trabajadoras por cuenta ajena que cumplen simultáneamente las siguientes condiciones:

- Tienen al menos una relación laboral en el periodo de estudio que queda cubierta en toda su duración por un certificado CAP C vigente.
- Disponen de tarjeta de tacógrafo al menos en un punto de dichas relaciones laborales.
- Las relaciones laborales están asociadas a códigos de cuenta de cotización de empresas que, en algún momento del periodo analizado, contaron con autorización para el transporte de mercancías.
- La tarifa de primas para la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales no corresponde a ocupaciones distintas del transporte de mercancías.³

El colectivo delimitado por estas condiciones está formado por un total de 440.224 personas que han prestado sus servicios como conductoras en el transporte de mercancías por carretera en algún momento de los 5 años de estudio y sus correspondientes 1.668.815 relaciones laborales, con un promedio diario de 252.263 afiliaciones en alta en el periodo.

El volumen de registros y los procedimientos aplicados para realizar los cruces con las distintas fuentes de información garantizan la representatividad y suficiencia de la muestra, que se ha empleado como base para todo el análisis efectuado en este informe.

³ Las ocupaciones son las recogidas en el Cuadro II de Tarifa para la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales vigente en el periodo de estudio ([Tarifa primas RD ley 28 2018](#)). Se excluyen del análisis las relaciones laborales que tienen consignada las letras a, b, c, d, g y h, correspondientes a trabajos de oficina, personal de limpieza o de seguridad, entre otros.

2.2. Descripción del colectivo

La muestra del colectivo Transporte de Mercancías analizada en este informe está formada por 440.224 personas trabajadoras con 1.668.815 relaciones laborales que cumplen las condiciones especificadas anteriormente en el periodo de 5 años de estudio. Estas relaciones laborales corresponden a 106.606 códigos de cuenta de cotización (CCC) asociados a 91.206 empresas. El promedio diario de afiliaciones en el periodo de 5 años es de 252.263.

Todos los datos del colectivo son referidos únicamente a trabajadores por cuenta ajena, ya que se han seleccionado aquellas relaciones laborales con códigos de cuenta de cotización asociados a empresas con autorización para el transporte de mercancías.

Tabla 1. Cifras clave del colectivo de Transporte de Mercancías en el periodo de 5 años

Colectivo	Número de Relaciones Laborales ⁴ COLECTIVO Mercancías	Número de trabajadores ⁵ COLECTIVO Mercancías	Afiliación media diaria COLECTIVO Mercancías	Afiliación media diaria TOTAL Economía
COLECTIVO Transporte de Mercancías - Periodo de 5 años	1.668.815	440.224	252.263	20.270.007

En la siguiente tabla se muestra la evolución del número medio de afiliaciones en los 5 años del periodo de estudio, tanto del colectivo de Transporte de Mercancías como del total de la economía. Se observa una tendencia al alza en el número de afiliaciones, de mayor intensidad en el colectivo en estudio, que en 2024 llegó a representar el 1,3% del total de la afiliación.

⁴ Número de relaciones laborales que han estado en alta en algún momento del periodo de estudio.

⁵ Número de personas que han estado en alta bajo las condiciones establecidas en algún momento del periodo.

Tabla 2. Evolución anual del colectivo de Transporte de Mercancías y comparación con el total de la economía

Año	Número de Relaciones Laborales COLECTIVO Mercancías	Número de trabajadores COLECTIVO Mercancías	Afiliación media diaria COLECTIVO Mercancías	Afiliación media diaria TOTAL Economía
2018	447.313	277.175	230.380	19.090.403
2019	449.273	283.082	237.779	19.583.023
2022	444.613	299.415	254.402	20.368.392
2023	445.978	307.568	264.252	20.900.995
2024	463.813	318.798	274.503	21.407.220

A continuación, se muestra un estudio descriptivo del colectivo de Transporte de Mercancías centrado exclusivamente en el año 2024, último año completo disponible en el momento de construcción de la base de datos integrada. En ese ejercicio, se registró un promedio diario de 274.503 afiliaciones, agrupadas en 65.277 empresas, que se compara con las 21.407.220 afiliaciones medias correspondientes al total de la población afiliada en todos los sectores.

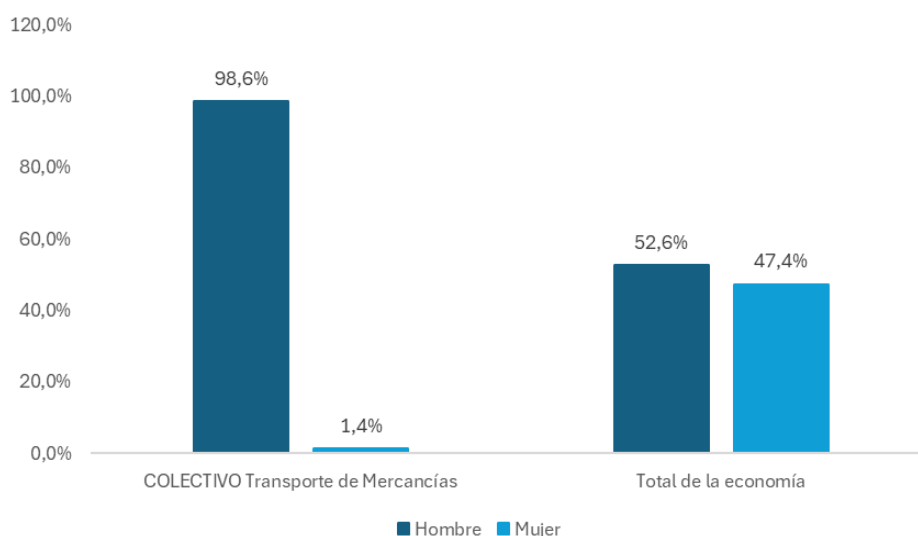
2.2.1. Descripción por sexo

Se observa que el colectivo de Transporte de Mercancías está compuesto mayoritariamente por hombres, que representan un 98,6% del total afiliaciones, mientras que las mujeres suponen tan solo un 1,4%.

Tabla 3. Distribución por sexo de la afiliación media. Año 2024

Sexo	COLECTIVO Transporte de Mercancías	Total de la economía
Hombre	270.693	11.261.619
Mujer	3.811	10.145.601

Gráfico 1. Distribución porcentual por sexo de la afiliación media. Año 2024



2.2.2. Descripción por edad

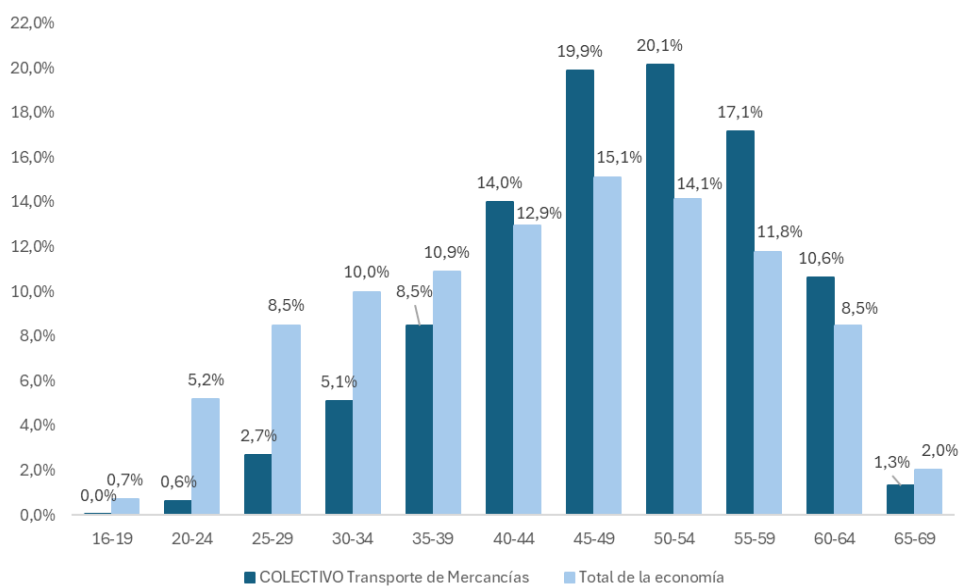
La distribución por grupos de edad del colectivo de Transporte de Mercancías refleja un perfil más envejecido en comparación con la población ocupada en el conjunto de sectores. Para el total de la población ocupada en el conjunto de sectores, los trabajadores menores de 40 suponen un 35,2% del total, mientras que en el colectivo de Transporte de Mercancías representan tan solo un 16,8%. Por el contrario, el 29,2% de los trabajadores del colectivo tienen 55 años o más, frente a un 22,7% en el conjunto de la población ocupada. La concentración en las franjas centrales de edad, entre 40 y 54 años, en el caso del colectivo de Mercancías supone un 54,0%, frente al 42,1% que se registra para el total de la población ocupada.

Tomando como referencia los puntos medios de los intervalos se obtendría una edad media para el colectivo de 48,6 años, mientras que para el total de la población ocupada sería de 44,2 años.

Tabla 4. Distribución por grupos de edad de la afiliación media⁶. Año 2024

EDAD	COLECTIVO Transporte de Mercancías	Total de la economía
16-19	4	151.541
20-24	1.684	1.106.256
25-29	7.323	1.815.446
30-34	13.991	2.135.199
35-39	23.215	2.330.322
40-44	38.352	2.765.885
45-49	54.564	3.233.211
50-54	55.284	3.020.543
55-59	47.029	2.519.268
60-64	29.147	1.813.809
65-69	3.599	429.172

Gráfico 2. Distribución porcentual por edad de la afiliación media. Año 2024



⁶ Nota: la suma de las afiliaciones medias no se corresponde con el total, ya que en la tabla solo se incluyen los grupos de edad más relevantes para el análisis.

2.2.3. Descripción por comunidad autónoma

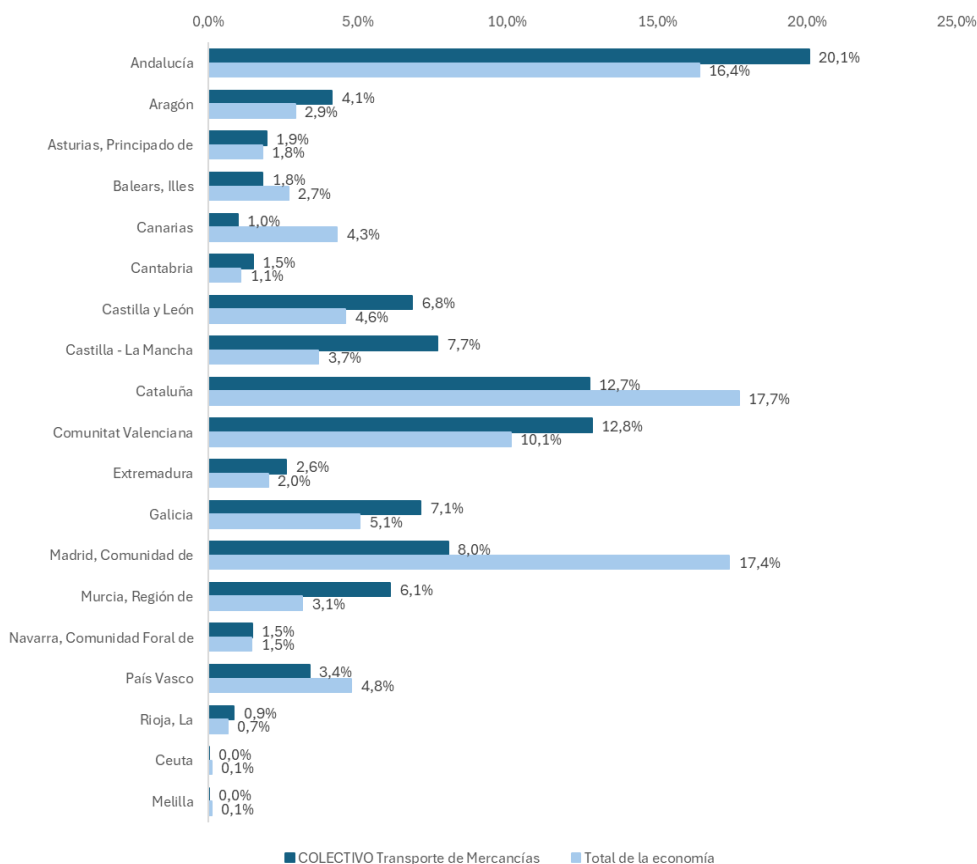
Andalucía es la comunidad autónoma con mayor número de personas trabajadoras en el colectivo de Transporte de Mercancías, concentrando el 20% del total, una de cada cinco personas del sector.

Las siguientes comunidades autónomas con mayor contribución son la Comunitat Valenciana y Cataluña, con un 12,8% y un 12,7% respectivamente.

Tabla 5. Distribución por comunidad autónoma de la afiliación media. Año 2024

CCAA	COLECTIVO	
	Transporte de Mercancías	Total de la economía
Andalucía	55.098	3.510.260
Aragón	11.356	621.705
Asturias, Principado de	5.335	387.075
Baleares, Illes	5.007	573.318
Canarias	2.703	919.575
Cantabria	4.101	233.162
Castilla y León	18.708	981.079
Castilla - La Mancha	21.005	788.301
Cataluña	34.928	3.794.773
Comunitat Valenciana	35.175	2.163.335
Extremadura	7.139	428.242
Galicia	19.500	1.085.141
Madrid, Comunidad de	21.987	3.725.132
Murcia, Región de	16.682	672.501
Navarra, Comunidad Foral de	4.038	312.056
País Vasco	9.278	1.023.870
Rioja, La	2.346	139.786
Ceuta	83	23.290
Melilla	34	24.619

Gráfico 3. Distribución porcentual por comunidad autónoma de la afiliación media. Año 2024



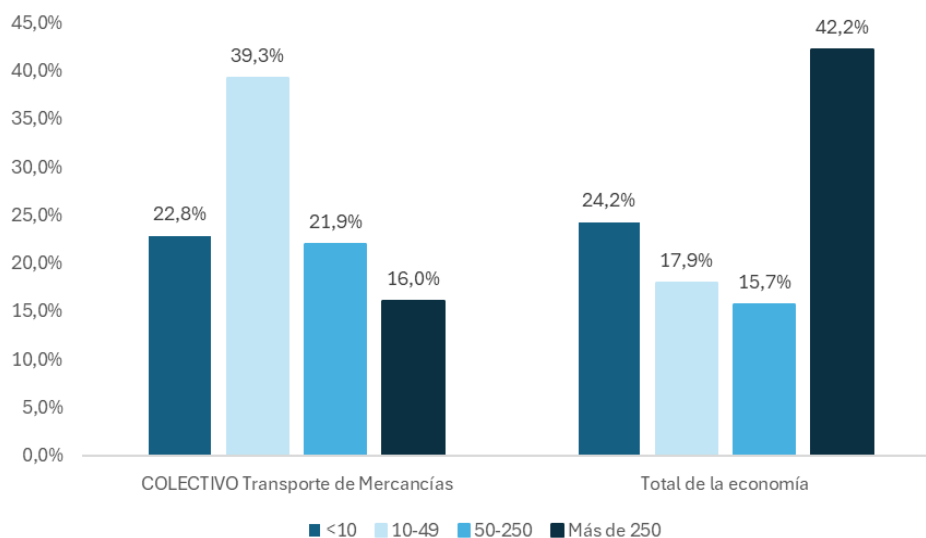
2.2.4. Descripción por tamaño de empresa

Las empresas de 10 a 49 personas trabajadoras concentran el 39,3% del total del empleo del colectivo de Transporte de Mercancías. En contraste, las empresas de más de 250 trabajadores representan el 16,0%, frente al 42,2% que suponen en el conjunto de la economía.

Tabla 6. Distribución por tamaño de empresa de la afiliación media. Año 2024

Nº de trabajadores	COLECTIVO Transporte de Mercancías	Total de la economía
<10	62.576	4.371.709
10-49	107.763	3.230.991
50-250	60.181	2.824.949
Más de 250	43.983	7.602.746

Gráfico 4. Distribución porcentual por tamaño de empresa de la afiliación media. Año 2024



3. ANÁLISIS DE LOS INDICADORES

A continuación se presentan tablas resumen con los valores obtenidos para los indicadores definidos para el análisis de la morbilidad y la mortalidad en este procedimiento, permitiendo tener una visión global de la situación y compararlos entre ellos mismos y con el total de la economía.

Para cada indicador se resaltan en rojo los casos en los que el valor correspondiente al colectivo de estudio supera el percentil 95 del conjunto de actividades de la economía, considerado como umbral de “excepcional siniestralidad”. Asimismo, se señalan en naranja los valores por encima del percentil 90 y en amarillo los que sobrepasan el percentil 75.

Los percentiles se calculan en base a los resultados obtenidos teniendo en cuenta todas las ramas de actividad del total de la economía, a un nivel de cuatro dígitos de la CNAE, y, al tratarse de un colectivo de profesionales por cuenta ajena, teniendo en cuenta únicamente este tipo de relaciones laborales.

En este apartado se muestra únicamente los valores de los indicadores, pero en el anexo se adjuntan tablas con los valores absolutos de incapacidades temporales (IT), incapacidades permanentes (IP) y fallecimientos del colectivo, que constituyen los numeradores en el cálculo de los indicadores I y II. Asimismo, se incluyen las tablas de valores de los percentiles que se utilizan para la comparación para cada uno de los indicadores de estudio, tanto para los indicadores medios generales como para las desagregaciones por grupos de edad.

3.1. Indicadores generales

En el periodo de estudio, el colectivo presenta una incidencia media anual de 3,57 fallecimientos relacionados con la actividad por cada 10.000 trabajadores, por encima del umbral de “excepcional siniestralidad” (percentil 95) del Indicador II-Fallecimientos, que se sitúa en 2,02.

El porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales (Indicador IV -CP) es del 1,7%, por encima del percentil 90, pero sin alcanzar el 95.

El resto de los indicadores relacionados con la incidencia y duración de la incapacidad temporal y los relativos a la incidencia de la incapacidad permanente no superan el percentil 90, por lo que no reflejan una situación de morbilidad excepcionalmente elevada.

Tabla 7. Indicadores generales del colectivo de Transporte de Mercancías y valores de referencia en los 5 años del periodo de estudio

	Ind I - CC	Ind I - CP	Ind II CC - Solo IPs	Ind II CP - Solo IPs	Ind II - Fallecimientos	Ind III - CC	Ind III - CP	Ind_IV - CC	Ind_IV - CP
COLECTIVO Mercancías	25,06	8,03	55,42	9,46	3,57	56,60	50,97	4,07	1,16
Percentil 75	42,99	6,24	46,24	5,00	0,56	47,13	46,16	4,60	0,74
Percentil 90	53,20	8,81	61,81	9,50	1,35	57,51	51,98	5,69	1,02
Percentil 95	60,51	10,44	72,99	12,91	2,02	68,67	59,06	6,64	1,22

3.2. Indicadores por sexo

La incidencia de fallecimientos relacionados con la actividad (Indicador II-Fallecimientos) supera el percentil 95 (P95) en ambos sexos, tomando en el caso de los hombres un valor superior al de las mujeres. El porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales toma valores similares en ambos grupos, los dos por encima del percentil 90 (P90).

Sin embargo, se aprecian diferencias por sexo en otros indicadores, aunque en ningún caso superan el P95. Se observa una mayor incidencia de incapacidades permanentes en los hombres, que en el periodo registran una media anual de 55,71 reconocimientos de incapacidad permanente por contingencia común por cada 10.000 trabajadores y 9,52 por contingencias profesionales. Este último dato supera el P90 del indicador.

En el caso de la incapacidad temporal el rasgo diferencial por sexo es la mayor duración de los procesos por contingencias comunes en el caso de las mujeres, que con 59,45 días se sitúan también por encima del P90.

El resto de los indicadores no muestran excepcional morbilidad en ninguno de los dos grupos.

Tabla 8. Indicadores por sexo del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio

Sexo	Ind. I - CC	Ind. I - CP	Ind. II IP - CC	Ind. II IP - CP	Ind. II Fallec - CP	Ind. III - CC	Ind. III - CP	Ind. IV - CC	Ind. IV - CP	Afiliación media
Hombre	25,01	8,04	55,71	9,52	3,58	56,57	50,96	4,06	1,16	249.434
Mujer	28,92	7,88	29,69	4,24	2,12	59,45	51,41	5,05	1,18	2.829

3.3. Indicadores por edad

En el colectivo se observa un aumento de la morbilidad y mortalidad en las edades más altas.

La incidencia de fallecimientos supera el P95 para todos los grupos de edad. El porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencia profesional (Indicador IV – CP) muestra un agravamiento con la edad, superando el P90 a partir de los 40 años y superando el P95 para el grupo 60-64 años. La incidencia de la incapacidad temporal por contingencia profesional (Indicador I-CP) también supera el P90 para las edades por encima de 60 años, aunque sin llegar al P95.

En el grupo de edad de 60-64 años, además de superarse el P95 para la incidencia de fallecimientos y de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales, la incidencia de la incapacidad temporal y permanente por contingencias profesionales supera el P90. Junto con los mayores de 65 años, es el grupo de edad con mayor siniestralidad.

Tabla 9. Indicadores por edad del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio

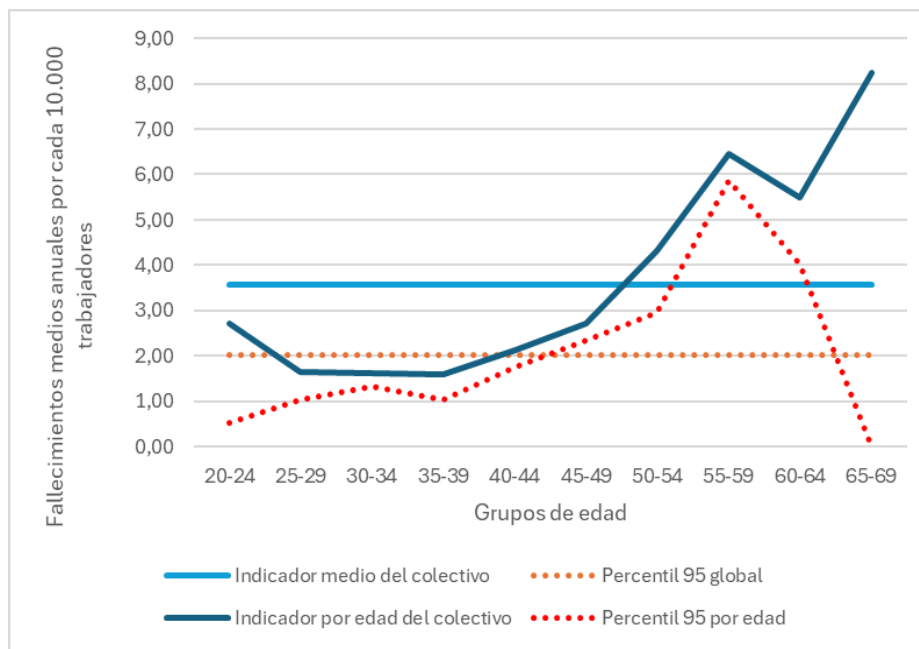
Edad (años)	Ind. I - CC	Ind. I - CP	Ind. II IP - CC	Ind. II IP - CP	Ind. II Fallec - CP	Ind. III - CC	Ind. III - CP	Ind. IV - CC	Ind. IV - CP	Afiliación media
20-24	28,58	9,33	5,43	2,72	2,72	20,27	24,72	1,79	0,68	1.472
25-29	26,92	8,74	6,64	1,94	1,66	26,06	31,77	2,00	0,77	7.227
30-34	26,19	8,55	13,45	3,77	1,61	30,53	34,09	2,34	0,83	14.866
35-39	26,49	8,76	18,62	3,71	1,59	33,67	38,02	2,62	0,95	26.424
40-44	24,84	8,43	27,19	6,06	2,12	41,31	42,91	2,97	1,04	41.565
45-49	23,41	8,05	35,67	7,93	2,72	48,55	49,77	3,28	1,14	50.692
50-54	23,31	7,73	55,63	9,55	4,30	59,41	54,78	3,99	1,21	48.783
55-59	25,16	7,55	98,88	15,14	6,45	74,57	62,53	5,42	1,34	38.452
60-64	29,46	7,40	177,70	23,50	5,48	104,41	77,03	8,81	1,62	20.428
65-69	29,45	6,18	62,36	14,67	8,25	154,46	109,73	13,46	1,90	2.181

Nota: Se omite la información del grupo de edad de 16-19 por el bajo número de observaciones.

Por su gravedad y su especial incidencia en el colectivo, se muestra cómo evoluciona para el Indicador II de Fallecimientos a medida que aumenta la edad.

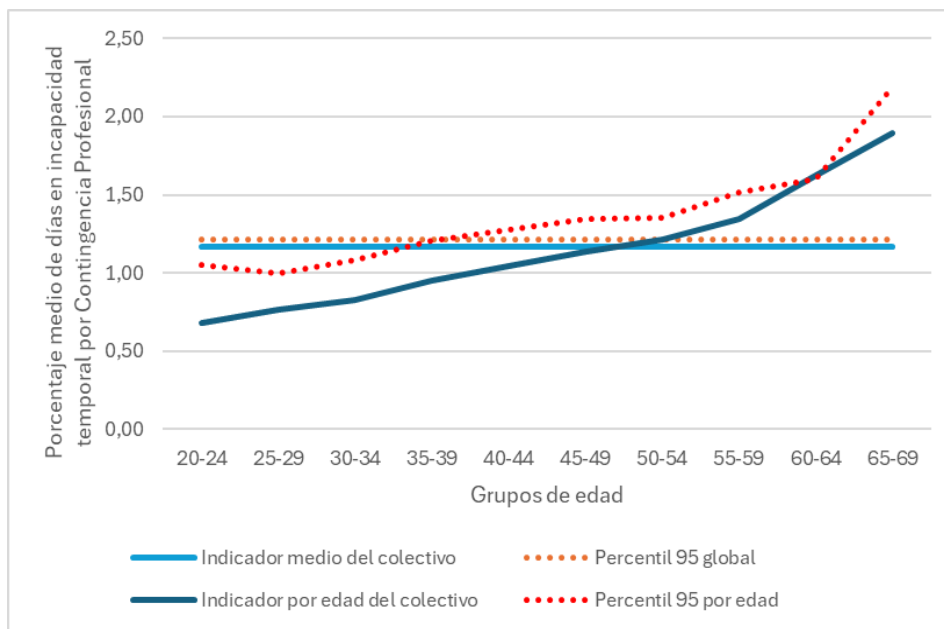
La media anual de fallecimientos por cada 10.000 trabajadores supera el percentil 95 para todos los grupos de edad en el periodo de estudio. Esto se evidencia mucho más en las edades más altas, 60-64 y 65-69, ya que el dato del colectivo se aleja cada vez más del P95. Para el total de la economía el P95 empieza a disminuir a partir del grupo de 55 a 59 años, mientras que para el colectivo el dato obtenido sigue siendo muy alto.

Gráfico 5. Distribución por edades para el Indicador II de Fallecimientos del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio



Por otra parte, el porcentaje de días de ausencia por contingencias profesionales (Indicador IV- CP) se mantiene por debajo del P95 excepto para el grupo de edad de 60-64, aunque, como se señala en el cuadro, sí supera el P90 a partir de los 40 años. Así mismo, se evidencia una tendencia al alza a medida que aumenta la edad y una reducción de la distancia al percentil 95, lo cual indica que el colectivo sufre un crecimiento de la morbilidad con la edad superior al conjunto de la economía.

Gráfico 6. Distribución por edades para el Indicador IV por contingencias profesionales del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio



3.4. Indicadores por actividad económica

A continuación, se analizan los indicadores distinguiendo el tipo de actividad de las empresas en las que los conductores prestan sus servicios. Se distingue entre las relaciones laborales de empresas clasificadas en el código de actividad 4941-Transporte de mercancías por carretera según la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-09), que es el mayoritario en el colectivo, y las que pertenecen a otras actividades, como pueden ser actividades relacionadas con la recogida de residuos, otras actividades anexas al transporte o comercio al por mayor, englobadas todas en un Resto cuyo detalle se puede consultar al final de este apartado.

El Transporte de mercancías por carretera concentra el mayor número de fallecimientos, con un indicador de incidencia de 4,36 fallecidos en promedio anual por cada 10.000 trabajadores (Indicador II – Fallecimientos). Muestra también una duración superior de los procesos de incapacidad temporal (Indicador III) para todas las contingencias, por encima del P90, que lleva a que se sobrepase este umbral en el conjunto del colectivo.

Por el contrario, en el resto de las actividades en las que los conductores de transporte de mercancías por carretera desempeñan su trabajo, la incidencia de fallecimientos sigue superando el P95, pero con un valor menor respecto al indicador medio general. Sin embargo, presentan un mayor porcentaje de días en incapacidad temporal (Indicador IV-CP), que se sitúa ligeramente por encima del P95. La incidencia de las incapacidades temporales y permanentes por contingencia profesional (Indicadores I y II – CP) aumentan también, superando en este caso el P90, aunque no llegan al 95.

Tabla 10. Indicadores medios del colectivo de Transporte de Mercancías por actividad económica, en los 5 años del periodo de estudio

Colectivo	Ind. I - CC	Ind. I - CP	Ind. II IP - CC	Ind. II IP - CP	Ind. II Fallec - CP	Ind. III - CC	Ind. III - CP	Ind. IV - CC	Ind. IV - CP	Afiliación media
CNAE-4941	23,19	7,13	55,81	9,19	4,36	60,26	54,61	4,02	1,11	146.848
Resto CNAEs	27,65	9,29	54,87	9,83	2,47	52,33	47,08	4,14	1,24	105.415
Total colectivo	25,06	8,03	55,42	9,46	3,57	56,60	50,97	4,07	1,16	252.263

A continuación, se muestran las actividades económicas más representativas dentro de la categoría ‘Resto CNAEs’ (aquellas que superan las 1.000 afiliaciones).

Tabla 11. Actividades económicas más representativas dentro de la categoría ‘Resto CNAEs’ del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio

CNAE-09	Descripción	Afiliación media
3811	Recogida de residuos no peligrosos	5.564
5229	Otras actividades anexas al transporte	4.408
4673	Comercio al por mayor de madera, materiales de construcción y aparatos sanitarios	3.929
4121	Construcción de edificios residenciales	3.471
4639	Comercio al por mayor, no especializado, de productos alimenticios, bebidas y tabaco	3.468
4312	Preparación de terrenos	3.345
4634	Comercio al por mayor de bebidas	3.325
4677	Comercio al por mayor de chatarra y productos de desecho	2.966
4631	Comercio al por mayor de frutas y hortalizas	2.833
4399	Otras actividades de construcción especializada n.c.o.p.	2.354
4638	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimenticios	2.298
4311	Demolición	2.268

2363	Fabricación de hormigón fresco	2.017
5221	Actividades anexas al transporte terrestre	1.632
7732	Alquiler de maquinaria y equipo para la construcción e ingeniería civil	1.591
4520	Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	1.501
4621	Comercio al por mayor de cereales, tabaco en rama, simientes y alimentos para animales	1.468
1011	Procesado y conservación de carne	1.430
4672	Comercio al por mayor de metales y minerales metálicos	1.317
4730	Comercio al por menor de combustible para la automoción en establecimientos especializados	1.292
0812	Extracción de gravas y arenas; extracción de arcilla y caolín	1.267
2361	Fabricación de elementos de hormigón para la construcción	1.235
4211	Construcción de carreteras y autopistas	1.201
4939	Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p.	1.187
4752	Comercio al por menor de ferretería, pintura y vidrio en establecimientos especializados	1.179
4321	Instalaciones eléctricas	1.122
5210	Depósito y almacenamiento	1.027

3.5. Indicadores por tipo de autorización de empresa

Otra característica que muestra diferencias en cuanto al comportamiento de la morbilidad y mortalidad, relacionada con la anterior, es el tipo de autorización de transporte que ostenta la empresa. En el análisis se distingue entre las relaciones laborales en empresas con autorización para realizar transporte público, aquellas cuya actividad principal es el transporte, y las asociadas al transporte privado complementario en empresas que trasladan mercancías como apoyo de su propio negocio.

En las empresas con autorización de transporte público el colectivo registra un Indicador II de fallecimientos que supera el de las empresas con autorización de transporte privado complementario, ambos grupos por encima del P95. Aunque la duración de los procesos de incapacidad temporal es superior en las personas que realizan transporte público, la mayor incidencia de incapacidad temporal registrada en el transporte privado complementario resulta en un porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales más alto en este segundo grupo, que sobrepasa ligeramente el P95. También se observa un mayor reconocimiento de incapacidades permanentes por

contingencias profesionales entre las personas que realizan transporte privado complementario, si bien en el total de contingencias es el transporte público el que registra una mayor incidencia de incapacidad permanente. Estos resultados son consistentes con lo observado en el apartado anterior.

Tabla 12. Indicadores medios del colectivo de Transporte de Mercancías según el tipo de autorización de la empresa, en los 5 años del periodo de estudio

Colectivo	Ind. I - CC	Ind. I - CP	Ind. II IP - CC	Ind. II IP - CP	Ind. II Fallec - CP	Ind. III - CC	Ind. III - CP	Ind. IV - CC	Ind. IV - CP	Afiliación media
COLECTIVO Transporte Público	24,16	7,48	56,37	9,13	4,05	58,94	53,44	4,09	1,14	185.393
COLECTIVO Transporte Privado complementario	27,76	9,43	53,30	10,45	2,19	50,91	46,08	4,02	1,23	72.944
Total colectivo	25,06	8,03	55,42	9,46	3,57	56,60	50,97	4,07	1,16	252.263

3.6. Indicadores por tamaño de empresa

Los índices de siniestralidad más altos se dan en las empresas más pequeñas (<10 trabajadores), donde se supera el P90 para 6 indicadores, incluyendo el de fallecimientos que supera el P95.

En líneas generales, todos los indicadores mejoran a medida que aumenta el tamaño de la empresa. En particular, la incidencia de fallecimientos se sitúa por debajo del P95 en las empresas de más de 250 trabajadores.

Tabla 13. Indicadores por tamaño de empresa del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio

Tamaño empresa	Ind. I - CC	Ind. I - CP	Ind. II IP - CC	Ind. II IP - CP	Ind. II Fallec - CP	Ind. III - CC	Ind. III - CP	Ind. IV - CC	Ind. IV - CP	Afiliación media
<10	20,50	7,20	62,66	10,75	4,16	64,47	54,92	3,78	1,12	74.013
10-49	23,80	8,42	52,68	9,49	3,88	55,78	50,26	3,80	1,21	92.714
50-250	27,91	8,55	54,86	8,67	3,56	54,14	48,61	4,36	1,18	50.055
>250	33,79	8,04	48,25	7,78	1,52	50,95	48,96	4,93	1,13	35.481

3.7. Indicadores por comunidad autónoma

La incidencia de fallecimientos (Indicador II-Fallecimientos) supera el umbral de excepcional siniestralidad en prácticamente todas las comunidades autónomas, excepto en Asturias y Baleares. Los valores más elevados se registran en Cantabria, Castilla y León y Aragón, con más de 5 fallecimientos anuales por cada 10.000 trabajadores.

El otro indicador que presenta valores elevados en el conjunto del sector es el porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales. Este indicador (Indicador IV -CP) supera el P95 o P90 en todas las comunidades excepto en Extremadura y Murcia. Los valores más altos se registran en País Vasco, Asturias, Cataluña y Cantabria, todas por encima del 1,28%. Cuando se consideran las ausencias por incapacidad temporal por todas las contingencias, País Vasco (6,66%), Cataluña (6,23%), Canarias (6,17%) y Asturias (6,03%) superan el 6%.

El resultado de este indicador es una combinación entre la incidencia (Indicador I) y la duración (Indicador III) de los procesos de incapacidad temporal. La incidencia por contingencias comunes no resulta elevada en ninguna comunidad autónoma y solo en Baleares se supera el P95 del indicador de incapacidad temporal por contingencias profesionales. En Madrid, País Vasco, Cataluña y Canarias la incidencia por contingencias profesionales se sitúa por encima del P90. En cuanto a la duración, Galicia y Asturias registran los procesos más largos en ambas contingencias y también superan el P95 Extremadura en contingencias comunes y Cantabria en contingencias profesionales.

Por último, se observa un reconocimiento de incapacidades permanentes por contingencias comunes por encima del umbral P95 en Canarias y Galicia y superior al P90

en País Vasco y Asturias. En cuanto a las contingencias profesionales, la incidencia supera el P95 en Galicia y Asturias y el P90 en Canarias, Castilla y León y Cantabria.

En resumen, la incidencia elevada de mortalidad es común a todas las comunidades autónomas, así como el alto porcentaje de días en incapacidad temporal, aunque con mayor variabilidad en este caso. Sin embargo, se aprecian diferencias relevantes en la incidencia y duración de la incapacidad temporal y en la incidencia de la incapacidad permanente.

Tabla 14. Indicadores por Comunidad Autónoma del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio

Comunidad autónoma	Ind. I - CC	Ind. I - CP	Ind. II IP - CC	Ind. II IP - CP	Ind. II Fallec - CP	Ind. III - CC	Ind. III - CP	Ind. IV - CC	Ind. IV - CP	Afiliación media
Andalucía	21,05	7,53	56,07	8,94	2,65	58,49	49,87	3,55	1,07	49.863
Aragón	25,95	7,32	42,41	7,44	5,21	53,72	52,16	4,04	1,10	10.751
Asturias, Principado de	20,82	8,05	63,83	15,27	1,57	78,07	64,88	4,58	1,45	5.108
Balears, Illes	30,21	13,31	41,67	7,38	1,74	37,70	34,84	3,18	1,34	4.608
Canarias	31,26	8,91	75,35	11,99	3,43	56,94	47,97	5,00	1,17	2.336
Cantabria	22,00	6,78	61,11	10,45	7,83	67,33	66,62	4,22	1,28	3.829
Castilla y León	19,44	7,25	46,22	11,07	5,76	61,77	52,61	3,45	1,08	17.699
Castilla-La Mancha	20,87	7,16	45,29	9,02	4,04	55,85	49,24	3,34	1,02	19.296
Cataluña	38,19	9,16	56,49	7,59	2,36	45,10	48,06	4,95	1,28	32.149
C. Valenciana	22,16	7,68	56,99	9,03	3,76	64,65	56,79	4,08	1,21	31.899
Extremadura	16,03	7,66	54,48	7,12	4,33	73,38	43,79	3,37	0,95	6.461
Galicia	18,75	6,82	74,41	16,86	4,19	85,13	63,90	4,57	1,23	18.626
Madrid, Comunidad de	32,00	10,34	60,38	9,32	3,27	47,14	43,63	4,35	1,27	20.171
Murcia, Región de	22,83	6,59	47,61	6,97	4,56	62,42	53,47	4,11	1,01	14.913
Navarra, C. Foral de	36,57	8,21	33,93	6,79	4,18	40,66	43,02	4,23	1,03	3.832
País Vasco	31,71	9,82	65,83	10,11	2,12	58,09	51,67	5,21	1,45	8.507
Rioja, La	26,79	8,39	53,82	5,67	3,78	49,35	52,77	3,88	1,24	2.118
Total colectivo	25,06	8,03	55,42	9,46	3,57	56,60	50,97	4,07	1,16	252.263

3.8. Evolución anual de los indicadores en los 5 años del periodo de estudio

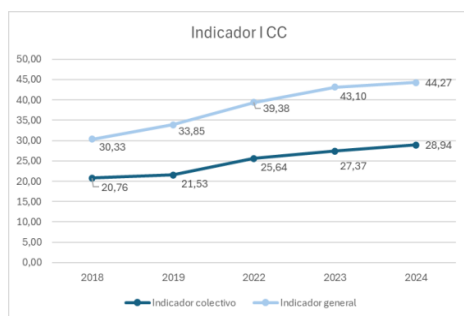
A continuación, se analiza la evolución de cada indicador durante el periodo de estudio 2018-2024 (excluyendo los años 2020 y 2021). En el gráfico de cada indicador se muestran, para cada año, su valor en el colectivo y su valor medio en el conjunto de la economía para cuenta ajena, separando por contingencias comunes (CC) y profesionales (CP).

Todos los indicadores del colectivo muestran una tendencia creciente, excepto el Indicador I-CP y el Indicador II-fallecimientos que durante los primeros años mostraba una tendencia a la baja, con un punto de inflexión en 2022, momento desde el cual ha pasado a tener una tendencia creciente.

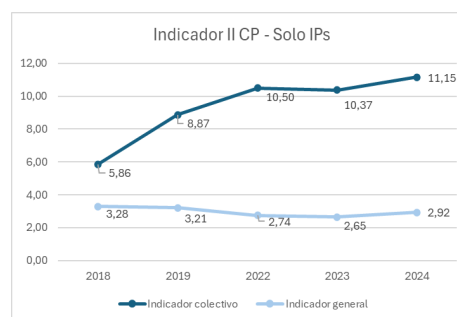
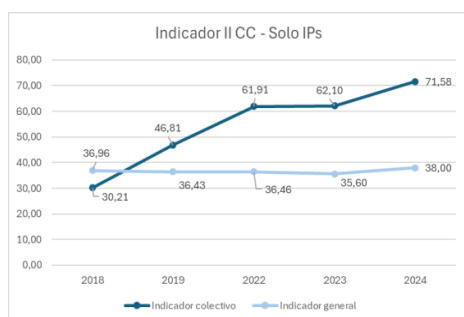
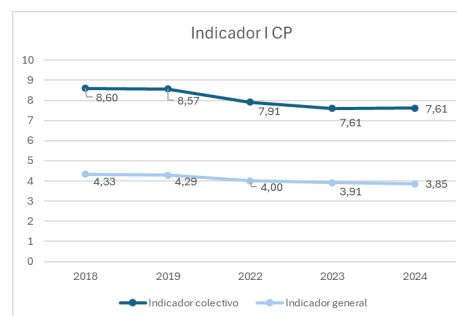
En lo que respecta a la incidencia de los procesos de incapacidad temporal (Indicador I), tanto para contingencias comunes como profesionales, el colectivo de Transporte de Mercancías mantiene una evolución muy similar al presentada por el total de la economía. Por el contrario, la incidencia de la incapacidad permanente (Indicador II) presenta una clara tendencia al alza en el colectivo, tanto para contingencia común como profesional, mientras que en el caso de la población general se observa una situación mucho más estable. También los fallecimientos crecen en el colectivo en los últimos años mientras se mantienen estables en el conjunto de la población. La duración de los procesos de incapacidad temporal (Indicador III) para ambas contingencias aumenta a lo largo de los años al igual que sucede para el total de la población trabajadora, pero el crecimiento es superior en el colectivo, que aumenta la brecha respecto a la población general, especialmente en 2024. Por último, el porcentaje de días en incapacidad temporal (Indicador IV) en el colectivo muestra una tendencia creciente, siendo esta subida más acusada en contingencias comunes que en las profesionales y más intensa en el colectivo que en el conjunto de la población.

Gráfico 7. Evolución anual de los indicadores medios del colectivo de Transporte de Mercancías y de los indicadores generales para cuenta ajena en los 5 años del periodo de estudio

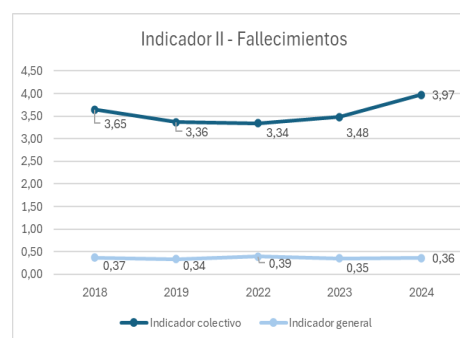
CONTINGENCIA COMÚN (CC)

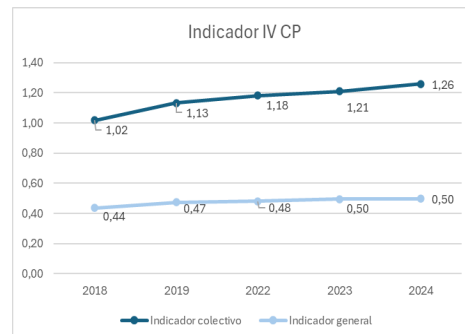
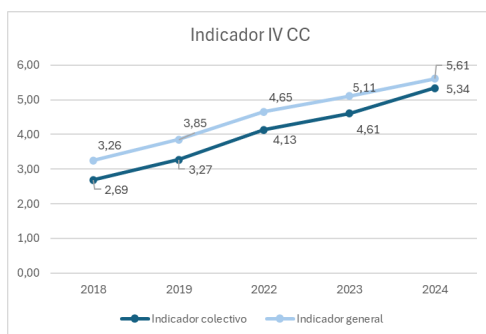
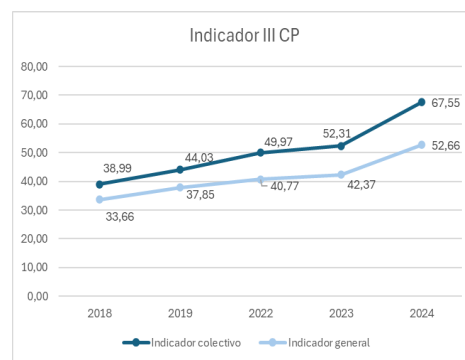
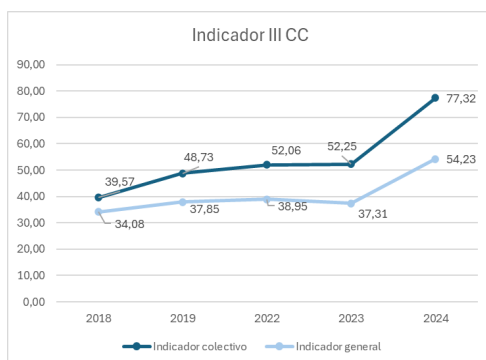


CONTINGENCIA PROFESIONAL (CP)



Para fallecimientos solo se tiene en cuenta la contingencia profesional: accidentes de trabajo y enfermedades profesionales





4. ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD

En este apartado se completa la información con un análisis específico de los fallecimientos por contingencia profesional ya que el Indicador II de fallecimientos es el único que supera el percentil 95 (umbral de 'excepcional siniestralidad'), constituyendo el principal elemento diferencial del colectivo.

En los 5 años del periodo de estudio se han producido en el colectivo 450 fallecimientos por contingencia profesional (excluyendo los accidentes *in itinere*), de los cuales 188 han sido en accidentes de tráfico, lo que constituye el 41,8% del total. En la siguiente tabla se desglosa la forma o contacto que produjo la lesión en el caso de los accidentes que no son de tráfico, de los que el 53,4% corresponden a infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas.

Tabla 15. Fallecimientos del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio clasificados por la forma o contacto que produjo la lesión

Fallecimientos por forma o contacto que produjo la lesión	TOTAL
TOTAL⁷	450
Accidente de tráfico	188
Accidente NO de tráfico	262
Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas	140
Quedar atrapado, ser aplastado, sufrir una amputación	44
Golpe contra un objeto inmóvil, trabajador en movimiento	31
Choque o golpe contra un objeto en movimiento, colisión con	23
Resto	24

⁷ De los 450 fallecimientos registrados por contingencia profesional, 449 corresponden a accidentes de trabajo y uno a enfermedad profesional. Este caso de enfermedad profesional se ha incluido en el 'Resto'.

5. CONCLUSIONES

El análisis realizado sobre el colectivo de personal conductor de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, para el periodo 2018-2024 (excluidos 2020 y 2021), permite formular las siguientes conclusiones:

1. Nivel global de siniestralidad

Los resultados obtenidos evidencian que el colectivo presenta niveles de mortalidad muy elevados, de acuerdo con el Indicador II de fallecimientos por contingencias profesionales, que supera el percentil 95 (umbral de 'excepcional siniestralidad'). Este comportamiento constituye el principal elemento diferencial del colectivo y refleja la existencia de un riesgo significativo asociado a la actividad.

El porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales (Indicador IV- CP) presenta valores elevados (por encima del percentil 90), si bien sin alcanzar el umbral máximo. El resto de los indicadores, sobre incidencia y duración de la incapacidad temporal e incidencia de la incapacidad permanente, se sitúan en niveles inferiores al percentil 90.

2. Diferencias por sexo

La elevada mortalidad se produce tanto en hombres como en mujeres, si bien con una intensidad notablemente mayor en el caso de los hombres, que constituyen la práctica totalidad del colectivo. En el caso de las mujeres, además del porcentaje de días en incapacidad temporal por contingencias profesionales, presenta también valores elevados (por encima del percentil 90) el indicador III de duración media de la incapacidad temporal por contingencia común.

3. Influencia de la edad

La edad constituye un factor determinante en la mortalidad del colectivo. Se observa que el indicador de fallecimientos supera el percentil 95 en todos los grupos de edad, pero lo hace con mayor intensidad en edades altas, 60-64 y 65-69, en las que el dato del colectivo se aleja cada vez más del P95.

El grupo de edad 60-64 años es el que presenta mayor siniestralidad, superando el P95 en dos indicadores (fallecimientos y porcentaje de días de incapacidad temporal por

contingencias profesionales) y el P90 en la incidencia de la incapacidad temporal y de la incapacidad permanente, ambos por contingencias profesionales (Indicadores I-CP y II-CP).

4. Diferencias según actividad económica y tipo de autorización

El análisis muestra que la siniestralidad es elevada tanto en la CNAE 4941 - Transporte de mercancías por carretera, como en el resto de las actividades económicas en las que presta sus servicios el colectivo en estudio. En ambos casos, el indicador de fallecimientos supera el percentil 95, si bien toma valores mucho más elevados en la CNAE 4941.

Sin embargo, en las otras actividades se observa un valor más alto en el porcentaje de días de incapacidad temporal por contingencias profesionales (Indicador IV-CP), superando en este caso el “umbral de excepcional siniestralidad”. La diferencia entre los grupos, no obstante, es pequeña.

Las mismas conclusiones arroja el análisis por tipo de autorización, que muestra diferencias entre el transporte público y el privado complementario consistentes con las encontradas entre la CNAE 4941 y el resto.

5. Tamaño de empresa

Se identifican diferencias relevantes en función del tamaño de empresa, con niveles más elevados de siniestralidad en las empresas de menor tamaño, donde se concentran mayores valores en varios indicadores, incluidos los fallecimientos. A medida que aumenta el tamaño empresarial, los niveles de siniestralidad tienden a moderarse, especialmente en los sucesos más graves.

6. Distribución territorial

El análisis por comunidad autónoma evidencia niveles altos de fallecimientos en todo el territorio, superándose el percentil 95 en casi todas las comunidades autónomas. También es común un elevado porcentaje de días en incapacidad temporal, aunque con mayor variabilidad en este caso. No obstante, existen diferencias significativas en la intensidad de los indicadores, con determinados territorios que concentran valores especialmente elevados en la incidencia y duración de la incapacidad temporal y en la incidencia de la incapacidad permanente.

7. Evolución temporal

Durante el periodo analizado, se observa una tendencia de crecimiento común a la de la población en general para los indicadores de incapacidad temporal (I, III y IV), aunque con una intensidad mayor en el colectivo, mientras que para los sucesos graves la tendencia en el colectivo es acentuada al alza, pero estable para la población general.

8. Consideración final

En conjunto, los resultados del análisis ponen de manifiesto la existencia de niveles relevantes de mortalidad en el colectivo, así como la influencia significativa del factor edad, que lleva aparejada una mayor intensidad de todos los indicadores, especialmente de la mortalidad y de los días en incapacidad temporal por contingencias profesionales.

Estos elementos deben ser tenidos en cuenta en la valoración global del colectivo a efectos de lo previsto en el Real Decreto 402/2025, en particular en lo relativo a la eventual concurrencia de circunstancias que justifiquen la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación.

ANEXOS

1. TABLAS DE VALORES ABSOLUTOS

Se muestran tablas con el Número absoluto de Incapacidades Temporales (IT), Incapacidades Permanentes (IP) y Fallecimientos, por contingencias comunes (CC) y contingencias profesionales (CP) del colectivo de Transporte de Mercancías en los 5 años del periodo de estudio, desagregados según las distintas variables de estudio. Estos valores son los que constituyen los numeradores en el cálculo de los indicadores I y II. Los denominadores son el total de personas-año que se muestran en las tablas. Cuando estas cifras se dividen entre 5, se obtiene el promedio de eventos y de afiliaciones del periodo.

Tabla 16. Número absoluto

Num IT – CC	Num IT – CP	Num IP – CC	Num IP – CP	Num Fallecimientos – CP	Personas- año
316.031	101.337	6.990	1.193	450	1.261.316

Tabla 17. Número absoluto por sexo

Sexo	Num IT – CC	Num IT – CP	Num IP – CC	Num IP – CP	Num Fallecimientos – CP	Personas- año
Hombre	311.940	100.222	6.948	1.187	447	1.247.170
Mujer	4.091	1.115	42	6	3	14.145

Tabla 18. Número absoluto por grupo de edad

Edad	Num IT – CC	Num IT – CP	Num IP – CC	Num IP – CP	Num Fallecimientos – CP	Personas-año
16-19	4	1	0	0	0	10
20-24	2.104	687	4	2	2	7.362
25-29	9.726	3.157	24	7	6	36.133
30-34	19.470	6.357	100	28	12	74.331
35-39	34.996	11.568	246	49	21	132.119
40-44	51.624	17.517	565	126	44	207.823
45-49	59.327	20.404	904	201	69	253.462
50-54	56.865	18.858	1.357	233	105	243.914
55-59	48.375	14.517	1.901	291	124	192.262
60-64	30.093	7.556	1.815	240	56	102.138
65-69	3.211	674	68	16	9	10.905

Tabla 19. Número absoluto por actividad económica CNAE-09

CNAE-09	Num IT – CC	Num IT – CP	Num IP – CC	Num IP – CP	Num Fallecimientos – CP	Personas-año
CNAE 4941	170.289	52.375	4.098	675	320	734.242
Resto de CNAEs	145.742	48.962	2.892	518	130	527.074

Tabla 20. Número absoluto por tamaño de empresa

Tamaño empresa	Num IT – CC	Num IT – CP	Num IP – CC	Num IP – CP	Num Fallecimientos – CP	Personas-año
<10	75.867	26.647	2.319	398	154	370.066
10-49	110.349	39.023	2.442	440	180	463.568
50-250	69.864	21.411	1.373	217	89	250.277
>250	59.951	14.256	856	138	27	177.404

Tabla 21. Número absoluto por tipo de autorización de transporte

Tipo autorización	Num IT – CC	Num IT – CP	Num IP – CC	Num IP – CP	Num Fallecimientos – CP	Personas-año
Transporte Público	223.998	69.380	5.225	846	375	926.965
Transporte Privado complementario	101.249	34.390	1.944	381	80	364.719

Tabla 22. Número absoluto por Comunidad Autónoma

Comunidad Autónoma	Num IT - CC	Num IT - CP	Num IP - CC	Num IP - CP	Num Fallecimientos - CP	Personas-año
Andalucía	52.486	18.785	1.398	223	66	249.314
Aragón	13.951	3.936	228	40	28	53.756
Asturias, Principado de	5.317	2.056	163	39	4	25.538
Baleares, Illes	6.959	3.067	96	17	4	23.039
Canarias	3.651	1.041	88	14	4	11.679
Cantabria	4.213	1.299	117	20	15	19.147
Castilla y León	17.200	6.415	409	98	51	88.496
Castilla - La Mancha	20.139	6.911	437	87	39	96.481
Cataluña	61.386	14.723	908	122	38	160.743
Comunitat Valenciana	35.349	12.252	909	144	60	159.497
Extremadura	5.180	2.474	176	23	14	32.307
Galicia	17.460	6.355	693	157	39	93.131
Madrid, Comunidad de	32.269	10.433	609	94	33	100.853
Murcia, Región de	17.021	4.914	355	52	34	74.563
Navarra, Comunidad Foral de	7.007	1.573	65	13	8	19.158
País Vasco	13.488	4.175	280	43	9	42.533
Rioja, La	2.837	889	57	6	4	10.591
Ceuta	70	24	1	1		349
Melilla	48	15	1			141

2. TABLAS DE PERCENTILES

Se presentan las tablas de los percentiles 75, 90 y 95 para todos los indicadores por cuenta ajena, para el indicador global y desagregados por edad.

Tabla 23. Percentil 75 por indicador de cuenta ajena global en los 5 años del periodo de estudio

PERCENTIL 75 POR INDICADOR CTA AJENA								
Ind. I – CC	Ind. I – CP	Ind. II IP – CC	Ind. II IP – - CP	Ind. II – Fallec - CP	Ind. III – CC	Ind. III – CP	Ind. IV – CC	Ind. IV – CP
42,99	6,24	46,24	5,00	0,56	47,13	46,16	4,60	0,74

Tabla 24. Percentil 90 por indicador de cuenta ajena global en los 5 años del periodo de estudio

PERCENTIL 90 POR INDICADOR CTA AJENA								
Ind. I – CC	Ind. I – CP	Ind. II IP – CC	Ind. II IP – - CP	Ind. II – Fallec - CP	Ind. III – CC	Ind. III – CP	Ind. IV – CC	Ind. IV – CP
53,20	8,81	61,81	9,50	1,35	57,51	51,98	5,69	1,02

Tabla 25. Percentil 95 por indicador de cuenta ajena global en los 5 años del periodo de estudio

PERCENTIL 95 POR INDICADOR CTA AJENA								
Ind. I – CC	Ind. I – CP	Ind. II IP – CC	Ind. II IP – - CP	Ind. II – Fallec - CP	Ind. III – CC	Ind. III – CP	Ind. IV – CC	Ind. IV – CP
60,51	10,44	72,99	12,91	2,02	68,67	59,06	6,64	1,22

Tabla26. Percentil 75 por indicador de cuenta ajena y edad global en los 5 años del periodo de estudio

PERCENTIL 75 POR INDICADOR - EDAD CTA AJENA									
Edad	Ind. I – CC	Ind. I – CP	Ind. II IP – CC	Ind. II IP – CP	Ind. II – Fallec – CP	Ind. III – CC	Ind. III – CP	Ind. IV – CC	Ind. IV – CP
16-19	64,55	9,85	0,00	0,00	0,00	11,58	21,33	1,86	0,51
20-24	65,86	9,10	2,06	0,00	0,00	15,97	25,07	2,62	0,57
25-29	54,82	7,29	5,29	0,59	0,00	21,98	30,69	2,87	0,55
30-34	50,04	6,85	12,42	2,13	0,00	28,68	35,72	3,38	0,62
35-39	47,80	6,71	21,55	3,08	0,00	35,09	39,82	3,80	0,65
40-44	41,76	6,20	28,96	4,49	0,00	41,55	44,49	4,02	0,72
45-49	37,19	5,94	40,34	4,91	0,09	49,35	49,33	4,31	0,75
50-54	35,70	5,94	62,08	6,02	0,31	59,36	54,73	5,11	0,83
55-59	37,31	5,92	111,61	8,14	0,72	74,64	62,52	6,86	0,91
60-64	36,36	5,12	169,27	10,24	0,00	101,08	75,94	9,25	0,90
65-69	30,69	3,58	82,01	0,00	0,00	172,00	104,04	13,54	0,85

Tabla 27. Percentil 90 por indicador de cuenta ajena y edad global en los 5 años del periodo de estudio

PERCENTIL 90 POR INDICADOR - EDAD - 5 años - Cuenta Ajena									
Edad	Ind. I – CC	Ind. I – CP	Ind. II IP – CC	Ind. II IP – CP	Ind. II – Fallec – CP	Ind. III – CC	Ind. III – CP	Ind. IV – CC	Ind. IV – CP
16-19	90,38	15,14	0,00	0,00	0,00	16,06	28,65	2,61	0,85
20-24	82,28	13,01	5,67	1,24	0,00	21,64	32,00	3,26	0,87
25-29	68,46	10,14	8,53	3,64	0,08	29,09	37,27	3,71	0,77
30-34	62,52	10,03	18,45	6,18	0,28	35,19	44,50	4,21	0,89
35-39	59,31	9,65	29,07	7,86	0,49	42,25	47,96	4,90	0,99
40-44	51,68	9,06	38,00	10,32	0,92	49,15	51,61	5,04	1,03
45-49	46,21	8,43	53,59	10,63	1,29	58,54	58,48	5,53	1,09
50-54	44,50	8,43	80,04	12,61	1,70	70,65	65,03	6,54	1,18
55-59	46,21	8,01	142,78	18,57	3,28	88,10	72,92	8,64	1,30
60-64	46,06	7,15	227,17	22,11	2,05	117,66	94,14	11,07	1,38
65-69	42,96	5,51	143,54	16,24	0,00	212,00	162,50	17,83	1,59

Tabla 28. Percentil 95 por indicador de cuenta ajena y edad global en los 5 años del periodo de estudio

PERCENTIL 95 POR INDICADOR - EDAD CTA AJENA									
Edad	Ind. I – CC	Ind. I – CP	Ind. II IP – CC	Ind. II IP – CP	Ind. II – Fallec – CP	Ind. III – CC	Ind. III – CP	Ind. IV – CC	Ind. IV – CP
16-19	113,51	19,76	0,00	0,00	0,00	22,67	36,91	3,36	1,42
20-24	94,50	14,98	10,49	3,98	0,53	28,96	39,10	3,73	1,05
25-29	74,15	12,11	11,86	6,41	1,03	37,07	44,26	4,25	1,00
30-34	69,02	11,73	23,24	9,74	1,32	44,29	50,48	4,93	1,08
35-39	64,60	11,36	39,01	12,50	1,05	51,87	57,59	5,51	1,21
40-44	57,58	10,94	46,03	13,37	1,76	62,85	59,02	5,72	1,28
45-49	52,74	9,89	63,32	15,33	2,35	72,76	69,29	6,26	1,34
50-54	51,57	9,46	93,80	17,24	2,97	86,01	78,03	7,49	1,36
55-59	53,73	9,09	164,36	26,72	5,88	111,58	87,00	10,14	1,52
60-64	52,13	8,33	263,23	28,29	4,01	139,48	111,75	13,18	1,60
65-69	51,42	6,66	179,96	41,98	0,00	235,96	230,00	21,66	2,19

3. INDICADORES GLOBALES POR CUENTA AJENA

Se presentan las tablas de los indicadores medios para el total de la economía por cuenta ajena, para el indicador global y desagregados por edad.

Tabla 29. Indicador global por cuenta ajena en los 5 años del periodo de estudio

INDICADORES GLOBALES MEDIOS DE CUENTA AJENA								
Ind. I – CC	Ind. I – CP	Ind. II IP – CC	Ind. II IP – CP	Ind. II – Fallec – CP	Ind. III – CC	Ind. III – CP	Ind. IV – CC	Ind. IV – CP
38,43	4,07	36,70	2,95	0,36	41,63	41,59	4,54	0,48

Tabla 30. Indicador global por edad y cuenta ajena en los 5 años del periodo de estudio

INDICADORES GLOBALES POR EDAD Y CUENTA AJENA									
Edad	Indicador I - CC	Indicador I - CP	Indicador II CC - Solo IPs	Indicador II CP - Solo IPs	Indicador II - Fallecimientos	Indicador III - CC	Indicador III - CP	Indicador IV - CC	Indicador IV - CP
16-19	46,98	6,03	0,27	0,15	0,13	9,44	21,05	1,40	0,37
20-24	53,76	5,34	1,90	0,42	0,13	13,64	23,32	2,20	0,36
25-29	45,19	4,17	3,80	0,74	0,12	19,25	27,39	2,53	0,32
30-34	43,43	4,08	8,45	1,35	0,15	26,45	31,54	3,30	0,37
35-39	41,21	4,18	15,73	2,03	0,17	32,26	35,39	3,81	0,42
40-44	36,52	4,15	23,00	2,78	0,26	37,62	39,99	3,93	0,47
45-49	33,20	3,97	31,78	3,08	0,38	45,17	44,92	4,27	0,50
50-54	32,85	3,97	48,43	3,97	0,55	54,42	49,90	5,10	0,56
55-59	34,79	3,88	84,33	5,32	0,78	65,79	56,20	6,52	0,62
60-64	36,90	3,40	127,55	6,12	0,67	84,62	65,26	8,77	0,62
65-69	33,70	2,52	73,64	4,40	0,45	126,34	87,45	12,25	0,62