
MOLINA LÓPEZ · Análisis y Optimización de Seguros

ML-INF-TRA-001 · Colección Transporte

Guía Estratégica de Seguros para el Transporte de Mercancías

Protección integral de la actividad: flota, mercancías, responsabilidad y continuidad

Por qué existe esta guía

Llevo años sentado frente a transportistas y empresas del sector que llegan con la misma convicción: «tengo el seguro obligatorio, estoy cubierto». Es una afirmación comprensible. Y casi siempre incompleta.

La RC obligatoria cubre el mínimo que la ley exige. No cubre el vehículo parado durante semanas mientras se resuelve un siniestro. No cubre la mercancía que el cliente reclama cuando el transportista asegura que era responsabilidad del cargador. No cubre al autónomo que no puede conducir durante dos meses tras una lesión. Cubre la multa de tráfico. No cubre el negocio.

Esta guía no existe para vender pólizas. Existe para que quien la lea pueda hacer las preguntas correctas sobre su propia situación: qué riesgos tiene realmente su operación, dónde están los vacíos entre sus coberturas actuales, y cuándo merece la pena hacer una revisión seria.

Si al terminarla entiende mejor la diferencia entre lo que la ley obliga y lo que su negocio necesita, esta guía habrá cumplido su propósito.

Mateo Molina

Molina López · Análisis y Optimización de Seguros

Lo esencial en tres minutos

El sector del transporte de mercancías opera con una de las estructuras de riesgo más complejas del tejido empresarial español. Sin embargo, la mayoría de sus operadores la gestionan con el instrumento más básico disponible: la póliza de RC obligatoria.

Idea principal	Qué significa en la práctica
La RC obligatoria cubre el cumplimiento legal, no el negocio.	Entre la exigencia legal y la protección real existe una brecha que solo se hace visible cuando un siniestro la revela.
Cinco vectores de riesgo quedan fuera de la cobertura estándar.	Daños propios del vehículo, responsabilidad sobre la mercancía, lucro cesante, incapacidad del autónomo y RC del operador logístico.
La estructura legal del transporte crea responsabilidades específicas.	La LOTT y el Convenio CMR definen un régimen de responsabilidad que determina qué cubre cada póliza y quién responde ante el cargador.
El autónomo transportista tiene una exposición que la empresa no tiene.	Sin red de seguridad empresarial, una lesión o enfermedad que impide conducir paraliza toda la actividad desde el primer día.

Conclusión principal: la protección real de una operación de transporte no se consigue contratando más pólizas: se consigue analizando la operación con criterio antes de contratar nada. El instrumento que hace posible ese análisis es el asesoramiento independiente, no el comparador de precios.

El transporte de mercancías en España: estructura del sector y marco normativo

Un sector vertebrador con una estructura de riesgo particular

El transporte de mercancías por carretera mueve en España más del 85% del total de toneladas transportadas internamente. Es un sector con más de 150.000 empresas autorizadas —la inmensa mayoría micropymes y autónomos— que opera en un entorno de márgenes ajustados, alta competencia y dependencia directa de la capacidad operativa del vehículo.

Esta estructura tiene una consecuencia aseguradora directa: para la mayoría de los operadores, un siniestro relevante no es un contratiempo temporal. Es una amenaza real a la continuidad de la actividad.

El marco normativo que crea el régimen de responsabilidad

A diferencia de otros sectores, el transporte de mercancías opera bajo un régimen de responsabilidad legalmente definido que determina directamente qué cubre cada póliza y quién responde ante quién. Los tres instrumentos normativos que todo operador debe conocer son:

Norma	Ámbito	Impacto asegurador
LOTT	Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (España)	Define la responsabilidad del transportista por las mercancías desde la recepción hasta la entrega. Establece límites de indemnización y causas de exoneración.
Convenio CMR	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road	Aplicable al transporte internacional. Crea un régimen de responsabilidad diferente al nacional: límites distintos, plazos distintos y causa de exoneración específicas.
Reglamento ADR	Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas	Regula el transporte de materias peligrosas. Obliga a coberturas específicas adicionales y condiciona los límites de responsabilidad estándar.

CRITERIO DEL ASESOR

El error más frecuente que vemos en el sector es contratar el seguro sin haber leído el contrato de transporte. La póliza debe cubrir la responsabilidad que el operador ha aceptado contractualmente. Si el contrato establece responsabilidades que superan los límites de la LOTT y la póliza solo cubre el estándar legal, el exceso queda sin protección.

La brecha entre la obligación legal y la protección real

Lo que la RC obligatoria cubre

Todo vehículo de motor que circula por vías públicas está obligado a tener contratado un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños causados a terceros en circulación. Esta es la cobertura mínima obligatoria. Su función es proteger a las víctimas de accidentes, no proteger el negocio del transportista.

La RC obligatoria cubre: daños corporales y materiales causados a terceros en accidente de tráfico. No cubre: el vehículo propio, la mercancía transportada, la pérdida de ingresos durante la inmovilización, ni la responsabilidad del transportista frente al cargador por la mercancía dañada o perdida.

Los tres errores más frecuentes en la gestión del riesgo

	Error frecuente	Consecuencia real
Error 1	Confundir «tengo el seguro» con «estoy protegido»	La RC obligatoria cubre la circulación, no la operación. Un transportista con solo RC obligatoria tiene el mínimo legal y la máxima exposición patrimonial.
Error 2	Creer que el seguro de mercancías del cargador cubre al transportista	El seguro de la mercancía lo contrata y cobra el cargador. Si hay reclamación, el transportista responde con su propio patrimonio hasta el límite de su póliza de RC como transportista (o con su patrimonio personal si no la tiene).
Error 3	No revisar la póliza cuando cambia la operación	Un transportista que comienza a hacer rutas internacionales sin actualizar su póliza puede estar operando bajo el Convenio CMR con una cobertura diseñada solo para tráfico nacional.

CRITERIO DEL ASESOR

La pregunta que hacemos siempre al inicio de un análisis es: ¿qué ocurriría si mañana su vehículo principal quedara inmovilizado durante 30 días? Si la respuesta genera incertidumbre sobre la continuidad de los contratos o los ingresos, hay un vector de riesgo que no está cubierto.

Los cinco vectores de riesgo que la RC obligatoria no cubre

Una operación de transporte de mercancías genera cinco categorías de exposición que la RC obligatoria no cubre y que, en función del perfil del operador, pueden tener consecuencias que van desde la pérdida puntual de ingresos hasta la inviabilidad del negocio.

Vector 1 — Daños propios del vehículo

El vehículo es el activo operativo central del transportista. Un accidente que lo inutiliza durante semanas o definitivamente tiene un impacto que va mucho más allá de la reparación: incluye la pérdida de ingresos durante la inmovilización y, en el peor caso, la imposibilidad de cumplir contratos activos.

Cobertura que lo resuelve: seguro a todo riesgo del vehículo industrial, con cláusula de vehículo de sustitución y cobertura de lucro cesante. La RC obligatoria no cubre ninguno de estos daños.

Vector 2 — Responsabilidad sobre la mercancía transportada

Desde el momento en que el transportista recibe la mercancía y firma el albarán de entrega, asume responsabilidad sobre ella conforme a la LOTT. Si la mercancía llega dañada, perdida o con retraso relevante, el cargador puede reclamar al transportista.

Los límites de responsabilidad de la LOTT son: 1/3 del IPREM por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas (aprox. 0,27 €/kg en 2026). Para mercancías de alto valor, este límite puede ser insuficiente. Bajo el CMR en transporte internacional, el límite es de 8,33 DEG por kilogramo.

Cobertura que lo resuelve: seguro de RC del transportista o seguro de mercancías contratado por el propio transportista como porteador. No confundir con el seguro de mercancías del cargador, que protege al cargador, no al transportista.

Vector 3 — Lucro cesante por inmovilización

La inmovilización de un vehículo por siniestro, robo o avería grave tiene dos costes: el coste directo de la reparación o sustitución, y el coste indirecto de los ingresos no generados durante ese período. El segundo suele ser mayor que el primero.

CASO PRÁCTICO — Inmovilización sin lucro cesante

Un transportista autónomo con un camión de 40 toneladas sufre un accidente en ruta. El vehículo queda inmovilizado. La reparación tarda 38 días. El transportista tiene contratada la póliza de daños propios, que cubre la reparación: 14.200 €. No tiene cobertura de lucro cesante. Durante 38 días no puede facturar. Su facturación habitual es de 8.500 € mensuales: pierde 10.767 € de ingresos brutos. Coste total del siniestro sin lucro cesante: 10.767 €. Con lucro cesante contratado: 0 €.

Vector 4 — Incapacidad del conductor autónomo

Para el autónomo transportista, el riesgo de incapacidad tiene una dimensión que la empresa con conductores asalariados no tiene: toda la actividad depende de una sola persona. Una lesión que impide conducir durante dos o tres meses equivale a la paralización completa del negocio.

El sistema de Seguridad Social cubre una parte de la baja por incapacidad temporal, pero la base reguladora del autónomo suele ser inferior a sus ingresos reales, y el período de carencia puede dejar días sin cobertura. El déficit entre la prestación pública y los ingresos habituales es la exposición real.

Cobertura que lo resuelve: seguro de accidentes que cubra incapacidad temporal e invalidez, complementado con un seguro de protección de ingresos que cubre el diferencial entre la prestación de la Seguridad Social y los ingresos habituales del autónomo.

Vector 5 — RC del operador logístico o transitario

El operador logístico que organiza el transporte de terceros sin ser porteador directo tiene una exposición específica: responde ante el cliente por el resultado final del transporte, aunque no haya conducido el vehículo ni sido titular de la mercancía en ningún momento.

Esta responsabilidad no queda cubierta por la RC del transportista contratado, que cubre a ese transportista específico, ni por el seguro de mercancías del cargador, que cubre al cargador. El operador logístico ocupa una posición intermedia que requiere una cobertura propia.

Cobertura que lo resuelve: seguro de RC del transitario u operador logístico, que cubre la responsabilidad civil profesional del organizador del transporte ante los errores, omisiones o incumplimientos en la organización de la cadena logística.

Qué ocurre cuando un siniestro encuentra una cobertura insuficiente

Las consecuencias de una cobertura insuficiente en el sector del transporte no son abstractas. Se manifiestan de tres formas concretas: pérdida patrimonial directa, compromiso de contratos activos, y deterioro de la relación con los clientes habituales.

La tabla de exposición real según perfil

Perfil	Escenario de riesgo	Consecuencia sin cobertura adecuada
Autónomo 1 vehículo	Siniestro del vehículo sin daños propios + sin lucro cesante	Paralización total. Sin ingresos + reparación a su cargo. Riesgo de impago de leasing o renting.
Autónomo 1 vehículo	Incapacidad temporal 60 días sin protección de ingresos	Prestación SS insuficiente. Sin actividad, sin ingresos. Posible incumplimiento de contratos.
Empresa 5 vehículos	Mercancía dañada sin RC transportista adecuada	Reclamación del cargador. Responsabilidad personal del empresario si la sociedad no tiene capital suficiente o la póliza no cubre el siniestro.
Empresa 5 vehículos	Accidente laboral conductor asalariado sin cobertura complementaria	Responsabilidad del empleador + coste de sustitución temporal + posible inspección de trabajo.
Operador logístico	Error en la organización del transporte sin RC de transitario	Reclamación directa del cliente. Sin póliza específica, respuesta con patrimonio propio.

CRITERIO DEL ASESOR

Lo que normalmente cambia el resultado ante un siniestro no es el importe de la prima que se paga, sino si la póliza fue contratada analizando la operación real o simplemente buscando el precio más bajo. En el transporte, la diferencia suele medirse en semanas de paralización o en reclamaciones de cargadores que se resuelven con el patrimonio del transportista.

Cómo evaluar si tu estructura de coberturas protege tu operación real

Las preguntas que debes poder responder sobre tu póliza actual

Antes de evaluar si necesitas coberturas adicionales, necesitas saber qué tienes contratado realmente. Estas son las preguntas concretas que cualquier operador de transporte debería poder responder sobre su estructura de pólizas:

Pregunta	Por qué importa
¿Cuántos días puede estar inmovilizado tu vehículo principal sin que tengas cobertura de lucro cesante?	Si la respuesta es «todos», tienes un vector de riesgo de primer orden sin cobertura.
¿Tu póliza de RC como transportista cubre el transporte internacional bajo el Convenio CMR o solo el tráfico nacional?	Si haces rutas internacionales con póliza de ámbito nacional, operas sin cobertura para ese tráfico.
¿Cuál es el límite de cobertura de tu póliza de RC como transportista por kilogramo de mercancía?	Si transportas mercancía de alto valor y no conoces el límite, no sabes si estás cubierto para una reclamación real.
¿Tu póliza cubre el tipo de mercancía que transportas habitualmente?	Las mercancías perecederas, de alto valor o peligrosas requieren cláusulas o pólizas específicas que no están incluidas en una póliza estándar.
¿Cuánto tiempo llevas con la misma estructura de pólizas sin revisarla?	Si han cambiado los vehículos, las rutas, los clientes o el tipo de mercancía, la póliza puede no cubrir la operación actual.

Los eventos que deben activar una revisión de coberturas

Una póliza no se revisa solo en la fecha de renovación anual. En el transporte, hay eventos operativos concretos que modifican el perfil de riesgo y que deben activar una revisión inmediata:

Evento operativo	Por qué activa una revisión
Incorporación de un vehículo nuevo o de mayor tonelaje	Cambia el valor asegurado de la flota y puede cambiar el tipo de mercancía que se puede transportar.
Inicio de rutas internacionales	Activa el régimen del Convenio CMR, que tiene límites y condiciones distintos a la LOTT.
Cambio del tipo habitual de mercancía	Mercancías perecederas, peligrosas o de alto valor requieren coberturas específicas.
Contratación de conductores asalariados	Genera nuevas obligaciones en accidentes de trabajo, vida colectivo y responsabilidad del empleador.
Firma de un contrato con un cliente que incluye cláusulas de responsabilidad	El contrato puede establecer límites de responsabilidad superiores a los legales que la póliza estándar no cubre.
Cambio de régimen de titularidad del vehículo (compra, leasing, renting)	Cada régimen tiene implicaciones distintas sobre quién puede contratar el seguro y qué coberturas están disponibles.

La situación específica del autónomo transportista

Los riesgos que la empresa tiene cubiertos y el autónomo no

Una empresa de transporte con conductores asalariados tiene, por la propia naturaleza de la relación laboral, coberturas que el autónomo debe contratar explícitamente: la mutua de accidentes de trabajo, el seguro de vida colectivo en convenio, y la protección de ingresos del equipo. El autónomo tiene que construir ese mismo nivel de protección por su cuenta, con su propio presupuesto, y sin la escala que da tener varios empleados.

Situación de riesgo	Empresa con conductores asalariados	Autónomo transportista
Baja por incapacidad temporal	Empresa: mutua + complemento de convenio cubre al conductor asalariado desde el primer día.	Autónomo: prestación de la SS (sobre base de cotización, no sobre ingresos reales) con posible carencia en los primeros días. El déficit es la exposición real.
Incapacidad permanente	Empresa: el conductor cobra pensión de la SS. La empresa busca sustituto.	Autónomo: pensión de la SS insuficiente para mantener el nivel de vida. Si el vehículo es en leasing, las cuotas siguen corriendo.
Paralización del vehículo	Empresa: la flota tiene más vehículos. La operación continúa parcialmente.	Autónomo: paralización total. Sin vehículo, sin ingresos. Sin lucro cesante, sin red.
Fallecimiento	Empresa: la actividad continúa con el equipo existente.	Autónomo: la familia hereda las deudas del negocio (leasing, préstamos) sin los ingresos que las sostenían.

CRITERIO DEL ASESOR

Lo primero que revisamos en un análisis para un autónomo transportista no es la póliza del vehículo. Es la protección de sus ingresos. Un camión que no funciona es un problema temporal. Un autónomo que no puede conducir durante seis meses puede ser un problema definitivo. La protección de ingresos no es un seguro adicional: es la base sobre la que todo lo demás tiene sentido.

El criterio independiente aplicado al sector del transporte

Análisis de la operación, no selección de producto

Cuando un operador de transporte nos pide un análisis, el primer paso no es buscar pólizas. Es entender la operación: qué transporta, con qué vehículos, en qué rutas, bajo qué contratos, con qué estructura empresarial. Solo con ese análisis es posible identificar los vectores de riesgo reales y evaluar si las coberturas actuales los protegen adecuadamente.

Trabajamos con acceso a más de 95 aseguradoras. Eso no significa que recomendemos siempre más coberturas: significa que podemos comparar con criterio real y recomendar lo que la operación necesita, no lo que es más fácil de colocar.

La diferencia con contratar directamente o a través de un agente

Dimensión	Molina López	Agente de aseguradora	Comparador online
Acceso a aseguradoras	Molina López: más de 95 aseguradoras comparables	Agente exclusivo: una sola aseguradora	Comparador online: precio, sin análisis de coberturas
Análisis previo	Análisis de la operación antes de seleccionar la póliza	Selección del producto disponible en su cartera	Formulario de datos básicos
Responsabilidad del asesor	Plena: el análisis es nuestro	Limitada al producto de la compañía	Ninguna: el cliente decide
Revisión periódica	Vinculada a eventos operativos reales	Anual en renovación	No existe

IDEAS CLAVE

- La RC obligatoria cubre el mínimo legal, no el negocio. Cumplir la ley y proteger la actividad son cosas distintas.
- Cinco vectores de riesgo quedan fuera de la cobertura estándar: daños propios, mercancía, lucro cesante, incapacidad del autónomo y RC del operador logístico.
- La LOTT y el Convenio CMR crean regímenes de responsabilidad distintos. Operar internacionalmente con una póliza nacional es operar sin cobertura real para ese tráfico.
- El autónomo transportista tiene una exposición específica que la empresa no tiene. La protección de ingresos no es optativa: es la base del análisis.
- La póliza debe revisarse cada vez que cambia la operación, no solo en la renovación anual. Vehículo nuevo, ruta internacional, mercancía distinta o nuevo contrato son eventos que activan una revisión.
- La brecha entre lo que el seguro de mercancías del cargador cubre y lo que cubre la RC del transportista es real y frecuente. Ninguna de las dos partes puede asumir que la otra tiene cubierto el riesgo.

Qué revisar en tu situación actual

Si eres operador de transporte de mercancías, estas son las cinco verificaciones concretas que puedes hacer ahora mismo sobre tu estructura de coberturas:

	Verificación	Pregunta concreta
1	Confirmar que tienes cobertura de daños propios del vehículo principal	¿Está a todo riesgo o solo RC? ¿Incluye vehículo de sustitución?
2	Verificar el ámbito geográfico de tu póliza de RC como transportista	¿Cubre tráfico nacional únicamente o también internacional bajo CMR?

	Verificación	Pregunta concreta
3	Comprobar el límite de cobertura por kilogramo de mercancía	¿Es suficiente para la mercancía de mayor valor que transportas habitualmente?
4	Revisar si tienes cobertura de lucro cesante	Si no la tienes, calcular cuántos días de inmovilización puedes absorber.
5	Evaluar tu protección de ingresos si eres autónomo	¿Cuánto cobraría la SS si no pudieras conducir 60 días? ¿Cuánto necesitarías?

La última idea

En el transporte de mercancías, el riesgo no está en los accidentes más graves. Está en los eventos intermedios: el vehículo que tarda más de lo previsto en repararse, la mercancía que llega dañada a un cliente habitual, el autónomo que no puede conducir durante unas semanas y descubre que su estructura de coberturas no estaba pensada para esa situación.

Esos eventos no son excepcionales. Son los que ocurren con más frecuencia. Y son exactamente los que una póliza contratada por precio, sin análisis previo de la operación, tiende a no cubrir.

La pregunta que esta guía deja abierta no es «¿qué seguro necesito?». Es una más incómoda y más útil: «¿estoy seguro de que sé lo que cubre mi póliza?». Si la respuesta genera duda, esa duda merece un análisis.

Sobre Molina López

Molina López · Análisis y Optimización de Seguros es un despacho especializado en el análisis y optimización de coberturas aseguradoras para empresas, autónomos y particulares. Trabajamos con acceso a más de 95 aseguradoras para ofrecer un análisis independiente de la situación de riesgo de cada cliente y recomendar la solución que mejor se adapta a su realidad, no a nuestro catálogo.

segurosml.com

ML-INF-TRA-001 · v1.0 · 2026
