



**Federación de
Comunicación y Transporte**

**Informe Anual
sobre la mortalidad de los
conductores profesionales EN 1998**

12/07/00

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

A partir de los datos del anuario estadístico de accidentes de la Dirección General de Tráfico de 1998 y de los informes del Ministerio de Fomento, la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. ha realizado su informe anual en relación con la accidentalidad en carretera en nuestro país.

El año 1998 se saldó con 417 conductores profesionales muertos en accidente laboral, un 22,3% más que en 1996, y un 5,6% más que en 1997, consolidando un cambio preocupante de tendencia.

CC.OO. considera a este sector, primero en víctimas mortales provocadas por accidente laboral, **como un sector de alto riesgo para sus trabajadores y para los usuarios de las carreteras,** y propone medidas para la reducción drástica de la siniestralidad de los conductores profesionales.

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Accidente laboral en Carretera = algo más que un Accidente de Tráfico

De las 5.957 víctimas mortales registradas en 1998 por la Administración, 3.400 eran conductores, de los que 417 de ellos eran conductores profesionales (un 12,3% del total), es decir, **uno de cada ocho de los conductores muertos en ese año.**

Prácticamente, uno de cada cuatro vehículos implicados en accidentes mortales en carretera en el año 1998, era conducido por un conductor profesional.

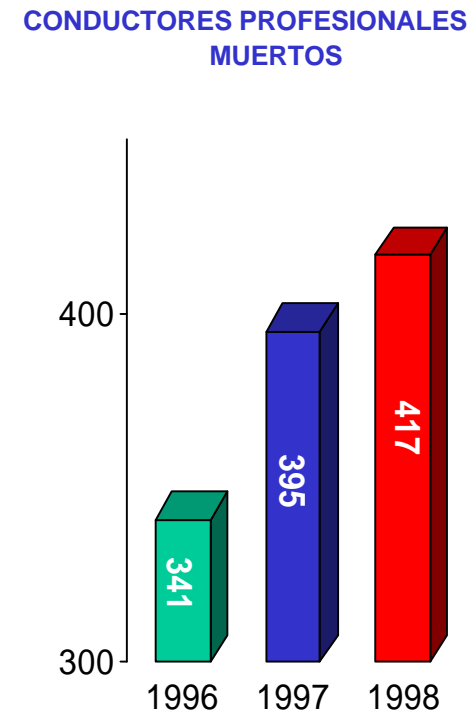
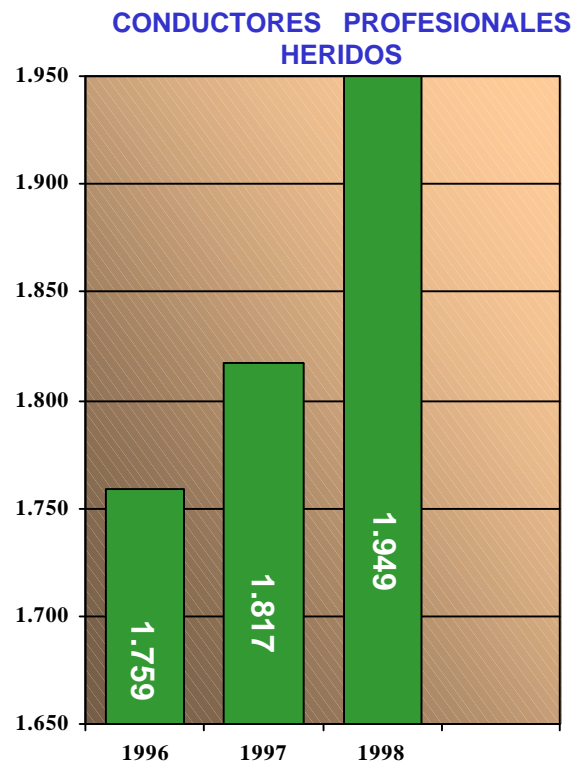
Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

1998/1996: incremento de la mortalidad en un 22,3%

Los datos de 1998, confirman lo cotidiano de esta tragedia para los conductores profesionales, para sus víctimas, para sus allegados y para la sociedad española.

	Año 1996	Año 1997	Año 1998	INCREMENTO 98/96
CONDUCTORES MUERTOS	341	395	417	22,3 %
CONDUCTORES HERIDOS	1.759	1.817	1.949	10,3 %

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998



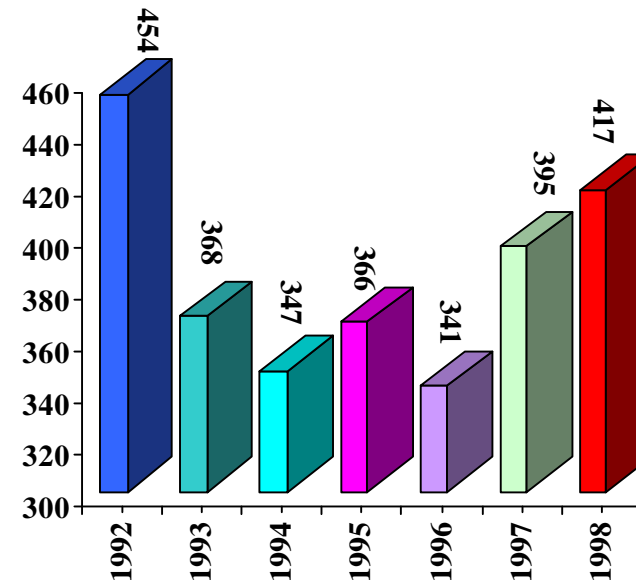
Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

1998: se consolida el cambio de tendencia

El incremento 1998/1996, no sólo representa un aumento puntual, sino que **consolida un cambio de tendencia**.

Los años 1997 y 1998 han significado un salto cualitativo que **coloca de nuevo las cifras en más de 400 conductores profesionales muertos cada año**, cifra no registrada desde 1992.

Conductores Profesionales Muertos



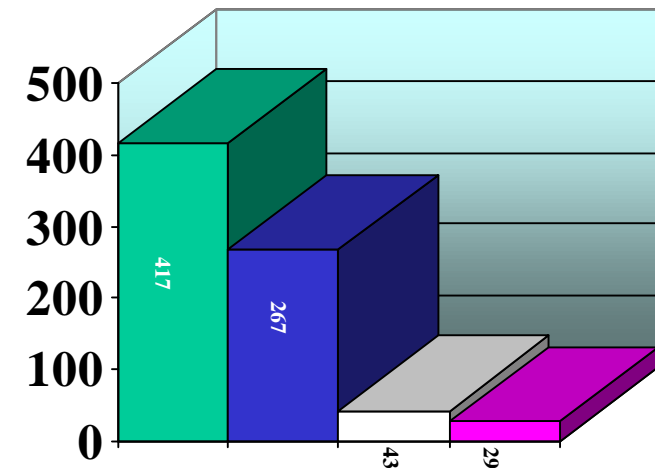
Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Carretera: un sector con más muertos que la minería y la construcción juntos

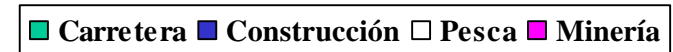
En relación con otros sectores, los conductores presentan un perfil de mortalidad en el trabajo muy acusado, incluso en comparación con sectores socialmente considerados como peligrosos (Minería, Construcción, Pesca, etc.):

•**En términos absolutos:** contabilizando sólo las furgonetas y vehículos ligeros (218 muertos) tenemos una cifra similar a la del sector de la construcción.

•**En términos relativos:** nos encontramos en carretera con una tasa de mortalidad 4 veces superior respecto a la industria manufacturera, un 56% superior a la de la construcción, y del orden de 2/3 de las correspondientes a minería y pesca.



Víctimas mortales



Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

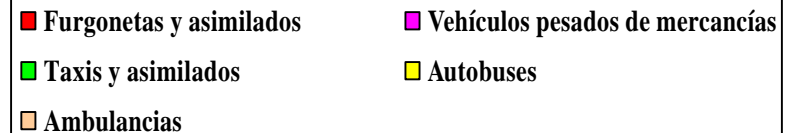
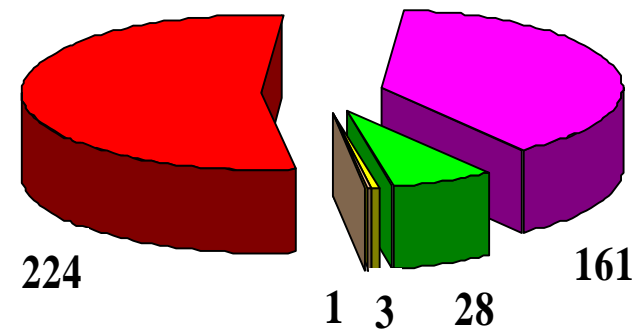
El peso del transporte ligero

La mayor parte de los conductores profesionales muertos, corresponden a conductores de vehículos de menos de 3.500 kg. Se trata de un subsector desregulado, con deficiencias profundas en formación, sometido a una competencia salvaje y sin verdaderas estructuras empresariales. Están **excluidos del aparato de control de tiempo de conducción** (tacógrafo), y son mayoritariamente **trabajadores autónomos**.

Por el contrario, el subsector de transporte por autobús presenta unas cifras que muestran claramente **la relación entre regulación y seguridad**.

Conductores profesionales muertos

Distribución por sectores



Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Lo que cuesta la mortalidad de los conductores profesionales

- ◆ En 1997, la Federación de Comunicación y Transporte de CCOO realizó una estimación de dicho coste, basándose en el Informe COST 313 “Coste socioeconómico de los accidentes” de la Unión Europea, sobre la metodología utilizada en un estudio del antiguo MOPTMA realizado en 1994.
- ◆ Se tuvieron en cuenta costes materiales, sanitarios y de hospitalización, administrativos y públicos y los costes sociales, tanto directos como indirectos. Con datos de dicho año el coste total estimado fue de 87.277 millones de pesetas.
- ◆ **Teniendo en cuenta, el incremento de la mortalidad en 1998 y el incremento de los precios, la mortalidad de los conductores profesionales costó a la sociedad unos 100.000 millones de pesetas en el año 1998.**

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Mortalidad en carretera: los autónomos no cuentan

◆ **El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, no computa las víctimas mortales (ni de otro tipo) correspondientes a los trabajadores autónomos del sector de carretera, por el hecho de serlo.**

Por ello, **en 1998**, en el total de la actividad económica “Transporte Terrestre y por Tuberías”, donde está englobado el Transporte por Carretera **“tan sólo” figuran 139 trabajadores muertos, todos ellos asalariados.**

◆ Esto significa una diferencia de al menos 278 muertos en dicho año que literalmente no cuentan para la Administración española. Hay que recordar que **computarlos supondría un incremento de más del 25%, sobre las cifras de muertos en accidente laboral en España en todos los sectores (1.071 en 1998).**

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Autónomos: una situación diferencial (1)

◆ En marzo de 1998, el Ministerio de Fomento publicó el “**Estudio de las enfermedades profesionales en el sector del transporte por carretera. Patología específica de los conductores y su repercusión en la actividad del transportista**”, realizado por la empresa consultora CONSULTRANS, S.A.

◆ Un **elemento clave** en la investigación es la **diferencia de situaciones que presentan los trabajadores autónomos respecto a los asalariados:**

“**El trabajador autónomo, en relación con la salud, tiene una serie de particularidades** que no se dan en el asalariado, o se dan con menor intensidad:

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Autónomos: una situación diferencial (y 2)

- ⇒ **Mantiene jornadas más largas de trabajo.**
- ⇒ **Aumenta la penosidad de su actividad con tareas adicionales.**
- ⇒ **Tiene menor cobertura social y sanitaria.**
- ⇒ **La atención médica que recibe es más escasa, porque é mismo la excluye.**
- ⇒ **Tiene mayor estrés derivado de su responsabilidad y su falta de cobertura ante contingencias laborales y de salud.**
- ⇒ **No tiene fiestas/descansos pautados y periódicos.**
- ⇒ **Cuando tienen días libres deben ocuparse del mantenimiento del vehículo.**

El análisis de los grupos de discusión ha evidenciado que la **autoexplotación que realiza el trabajador autónomo es, en general, mayor que la que puede ejercer cualquier empresa sobre sus trabajadores**”.

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Accidentalidad y fatiga

Según la legislación vigente, **en el transporte por carretera es legal realizar hasta 10 o 12 horas de conducción efectiva en un día.**

Mientras en toda Europa se discute la reducción de la jornada semanal a 35 horas, un conductor profesional puede ser obligado, legalmente, a conducir hasta 65 horas en una semana, además de realizar otros trabajos auxiliares en tiempo adicional.

CC.OO. denuncia la existencia de casos en los que se ha superado las 100 horas semanales de trabajo, y que son habituales en el sector jornadas de 70 u 80 horas a la semana.

Tal y como reza el lema de la campaña internacional de ITF y como reconocen diversos institutos dedicados a la investigación en seguridad vial,

¡ LA FATIGA MATA!

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Nuestro enfoque:

- ① Los Accidentes no son **casuales**, sino **CAUSALES**.
- ② La **mayoría de los accidentes** están provocados por el denominado “**fallo humano**”.
- ③ Hay muchas posibilidades de mejorar la seguridad pasiva en los vehículos.
Pero es más **efectivo y rentable para la sociedad** incrementar la **Seguridad Activa reduciendo** las posibilidades de que se produzca el “**fallo humano**”, incidiendo sobre las condiciones de trabajo de los conductores profesionales.
- ④ Esto es imprescindible hacerlo de forma integrada sobre **las 3 T:**

Trabajo

Transporte

Tráfico

Informe Anual sobre la mortalidad de los conductores profesionales en 1998

Para reducir drásticamente la siniestralidad de los conductores profesionales

CC.OO. exige un compromiso:

- 1º.- Reglamente las condiciones de trabajo** en carretera de forma **simple, aplicable y verificable, conciliando la flexibilidad** inherente al sector con las **exigencias de Seguridad Laboral y Vial** de un sector de riesgo. **¡48 horas semanales son suficientes!**
- 2º.- Reequilibre la Cadena de Responsabilidad CARGADOR-EMPRESARIO-CONDUCTOR.** (Aplicación de la responsabilidad penal a toda la cadena logística).
- 3º.- Promueva remuneraciones suficientes** que eviten la realización de excesos de jornada.
- 4º.- Promueva la formación en el sector,** incluida la educación sanitaria.
- 5º.-Establezca mecanismos para permitir la jubilación anticipada** de los conductores profesionales.

Si quiere trasladarnos su comentario hágalo a la siguiente dirección electrónica: santos@fct.ccoo.es