

La siniestralidad laboral en el Sector del Transporte de Carretera: **LA FATIGA MATA**



servicios a la ciudadanía

La siniestrabilidad laboral
en el Sector del Transporte
de Carretera: **LA FATIGA MATA**



servicios a la ciudadanía

Edita

Secretaría de Salud Laboral de la Federación de Servicios a la
Ciudadanía de CCOO

C/ Fernández de la Hoz, 21 · 1ª planta. 28010 Madrid

Teléfono: 91 757 22 99. Fax: 91 548 16 13

www.fsc.ccoo.es

Impresión

Septiembre de 2017

Depósito Legal: M-27146-2017

ÍNDICE

1. La realidad del servicio de transporte por carretera. Perspectiva de salud laboral	7
2. Siniestralidad laboral. Análisis cuantitativo y cualitativo	12
3. La fatiga y el fallo humano en el transporte de carretera	23
4. La semana de acción “la fatiga mata”	26
5. Propuestas de actuación de CCOO en el ámbito preventivo	28

1. La realidad del servicio de transporte por carretera. Perspectiva de salud laboral

La composición del tejido empresarial de la sociedad actual así como las redes de distribución y comunicación inter-empresarial dibujan un panorama donde las carreteras y el sector de transporte se presentan como vitales e imprescindibles para el actual mercado de consumo y modelo social.

Características particulares del mercado actual, que busca satisfacerse constantemente bajo las premisas de la demanda existente y la inmediatez, ponen de manifiesto una serie de condicionantes en el sector del transporte que se asumen como inherentes al puesto de trabajo, algunos ejemplos son la alta temporalidad, escasa profesionalización, escasa formación o reciclado formativo, jornadas maratónicas, turnos, tiempos de conducción, descanso insuficiente, descanso no recuperador, duplicidad de funciones, multitarea, tiempo de descanso... etc.

Peculiaridades/singularidades asumidas con absoluta naturalidad por el empresariado, la ciudadanía, la clase política y las personas trabajadoras, sin valorar en ningún caso la repercusión que tienen sobre la salud laboral. Haciendo de estas irregularidades algo común y habitual en las jornadas de los y las profesionales del volante. Transformándolas en condicionantes del puesto de trabajo que predisponen al personal laboral del sector de transporte por carretera a unos daños para su salud tan peligrosos como son la fatiga y las alteraciones del sueño.

La fatiga y las alteraciones del sueño, son dos pilares básicos que sustentan y se encuentran como origen de una elevada siniestralidad, que en muchos casos encontramos maquillada con los datos de las enfermedades comunes.

Son muy pocos los siniestros que se registran como accidentes laborales, se habla de accidentes de tráfico. Esto ocasiona dificultades en la posterior investigación del accidente laboral, repercutiendo negativamente en el desarrollo de los planes de prevención para el sector de carretera.

Es evidente que en un sector como el transporte, las condiciones del puesto son variables y sujetas a múltiples factores como la climatología, el tráfico, la demanda de tiempo, la peligrosidad de la mercancía, etc.,

pero también no es menos cierto que el estudio del puesto siempre es sesgado, dando siempre como soluciones una serie de medidas de actuación pasivas que buscan minimizar las consecuencias del accidente sobre quien conduce pero nunca planteándose opciones para evitarlo.

Así, soluciones como cinturones de seguridad, airbags, alertas de cansancio, etc., no ofrecen en ningún caso una solución adecuada para la magnitud del problema, simplemente debemos considerarlas como parches que palian la situación, que minimizan las consecuencias del accidente, pero que no la atajan y mucho menos la resuelven, enquistando una situación que no hace más que criminalizar al profesional y sobre todo ahondar en determinar su responsabilidad, demostrando que es ésta el resultado final y la explicación con la que constantemente se queda la sociedad.

Nunca se da un paso más, nunca pasamos al siguiente nivel y nos preguntamos cuáles son las condiciones en las que estas personas desempeñan la actividad, directamente las criminalizamos sirviéndonos como excusa de ser el último eslabón de la cadena y por lo tanto razón última y suficiente para dar explicación al “por qué” del accidente. Olvidando otros importantes factores como la organización de las tareas, conocimiento detallado de las rutas, determinación de las funciones, tiempos de desarrollo de las mismas, turnicidad, ciclos personales, biorritmos, descanso recuperador. Todos estos indicios nos harían conocer de forma más exacta la realidad de un sector prejuizado y predestinado a soportar la culpabilidad del accidente.

Pero realmente, ¿cuál es el problema?, ¿cuál es la causa primera y última de tal situación? Es lógico pensar que si sometemos a nuestro cuerpo a una demanda muy superior a lo que realmente puede suministrar, nuestro cuerpo lanzará los primeros síntomas de fatiga: el cansancio generalizado, migrañas, dolor de nuca o espalda, visión borrosa, etc. La situación se agrava si la mantenemos en el tiempo, dando lugar a la posibilidad de aparición de la enfermedad profesional o del empeoramiento de otras enfermedades previas que puede sufrir.

Esta realidad trae como consecuencia una serie de exigencias incapaces de sostenerse, originando en su desequilibrio toda una serie de daños a la salud de las personas trabajadoras que tienen su parte más dramática, severa y mórbida en los accidentes laborales que ocurren en la carretera,

otorgando al sector de transporte por carretera el dudoso honor de representar la mayor siniestralidad mortal, por encima de sectores clásicamente reconocidos como es la construcción.

Esta compleja situación hace que se entre en un círculo en el que la vida del profesional del volante se pone en juego desde el primer momento en el que se da al contacto, por lo tanto es importante resaltar que la tarea de conducción es un ejercicio complejo que exige atención y un perfecto estado de alerta. Por lo que debemos preguntarnos e investigar cuales son las claves para poder salir de este círculo y determinar tanto las causas como las consecuencias de la fatiga para que puedan figurar como precursores básicos e inherentes de cara a realizar un adecuado estudio de las condiciones del puesto.

Son múltiples las caras con las que la fatiga se manifiesta en los daños a la salud de la trabajadora y el trabajador, tendinitis, problemas gástricos, irritabilidad, alteraciones de los sentidos, alteraciones cardiovasculares, vista, oído, alteraciones del sueño como la hipoapnea, insomnio y somnolencia, piernas inquietas... Destacar por su repercusión el síndrome de apnea y la somnolencia, que desde el punto de vista de las personas expertas están poco regulados en la legislación actual de tráfico. Y no sirviendo en ningún caso como consecuente de las condiciones laborales del trabajador, atajando cualquier vía de investigación y de derivación de responsabilidades.

Profesionales en Neumología y en trastornos del sueño de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica, alertan sobre los peligros que encierra la combinación somnolencia, conducción y calor. Según muestran numerosos estudios, los accidentes de tráfico relacionados con la somnolencia suelen tener hasta cuatro veces mayor gravedad que los accidentes causados por el alcohol, el consumo de drogas o los trastornos mentales.

Los trastornos del sueño constituyen un problema epidémico global, que además de importantes repercusiones económicas tiene una negativa implicación en la salud, como en la calidad de vida de más del 45 por ciento de la población en todo el mundo. Sin embargo, a pesar de su impacto socio sanitario y económico, las personas expertas advierten que menos de un tercio de quienes sufren alteraciones graves del sueño buscan ayuda profesional para solucionarlos.

En definitiva, tanto la fatiga como los trastornos del sueño se convierten en un binomio direccional en el que cada una de las partes se alimenta de la otra y donde la única salida previsible sin tratamiento conduce a los daños de la salud laboral y por lo tanto a la enfermedad, tanto por las consecuencias tan extremadamente dañinas, como por las restricciones tan duras a las que se ve sometidas el personal trabajador en todos los aspectos de su vida cotidiana, familia, relaciones sociales y trabajo.

Sin olvidarnos que como consecuencia de todas estas cuestiones, la capacidad de reacción ante un estímulo imprevisto en el ambiente laboral desencadenará la materialización de dicho factor de riesgo en un accidente, UN ACCIDENTE LABORAL.

La globalización, la desregulación y la liberalización están cambiando la industria del transporte. Las condiciones laborales y los derechos de los trabajadores y trabajadoras del transporte de todos los sectores están sufriendo las consecuencias.

Venimos comprobando el brutal deterioro de sus condiciones de vida y trabajo, ya de por sí penosas y peligrosas, a la vez que crece el esfuerzo y fatiga, y bajan los sueldos, retribuciones e ingresos. Todos los conductores profesionales, siendo un sector donde hay más de 600.000 profesionales, están sufriendo el desprecio, las ilegalidades, abusos y trampas de empresas cargadoras y transportistas, mientras crece la inseguridad física por robos, por mayor riesgo de accidente, con jornadas agotadoras de trabajo, que incluyen no sólo conducir sino también la carga y descarga, con la obligación de vivir largos períodos en el vehículo, con desarraigo familiar, y con la constante presión de priorizar la conducción y entrega de mercancía, sobre el cumplimiento de las normas laborales y de tráfico, o poniendo en juego su vida, al pasaje y a terceros por falta de descanso.

Es muy típico, por ejemplo el caso de los conductores que conducen vehículos dedicados al transporte de viajeros durante su supuesto “tiempo de descanso”, se encuentren realmente realizando otras tareas relacionadas con el puesto de trabajo, desde esperar a los turistas en el aeropuerto, realizar labores de limpieza en el vehículo o la estiba y desestiba de maletas.

Ante todo esto, y a pesar de ser un sector estratégico, no parece que se tenga defensa por el lado de la Administración, sino todo lo contrario, pues o miran hacia otro lado o bien parecen querer intensificar esta realidad. De ahí que la insuficiente inspección, ni llega, ni pretende acabar con esta situación, sino que vemos cómo se han rebajado las multas, (hasta un 70%) por los excesos de tiempos de conducción, nuevos recortes a los merecidos y necesarios descansos. Por otro lado proliferan las empresas fantasmas, las empresas buzón, que sólo buscan contratos de conductor en condiciones de esclavitud moderna, no se persigue el pago por km, otro aliciente a la explotación y la multiplicación de accidentes, ni tampoco la subcontratación, ni los cabotajes de empresas extranjeras,... y así un largo etc.

Es necesario establecer una lucha mantenida en el tiempo por los derechos de los trabajadores y trabajadoras del transporte por carretera a través de campañas, solidaridad, estudios, intercambiando información, coordinando acciones y ofreciendo educación. En definitiva, organizarnos para fortalecernos.

2. Siniestralidad laboral. Análisis cuantitativo y cualitativo

Análisis cuantitativo:

A. Accidentes de trabajo con baja según gravedad por sección, división de actividad y grupos de ocupación. Enero a octubre de 2016.

La elaboración de este apartado se ha basado fundamentalmente en el procesamiento y análisis de datos cuantitativos procedentes de las fuentes oficiales del registro de accidentes laborales MYESS.

En cuanto a los datos cuantitativos, se ha procurado ofrecer cifras lo más desagregadas posibles con el objeto de acercarnos más a la realidad del sector de carreteras, sin embargo los datos publicados por el MEYSS no permiten bajar en la mayoría de los casos de los dos dígitos del CNAE. Cuando ni siquiera ha sido posible el detalle a 2 dígitos se ofrecen cifras correspondientes a las secciones de actividad, que en el caso del transporte es “H.- Transporte Almacenamiento”

Tabla A.1. Accidentes de trabajo con baja, en jornada en itinere, según gravedad por SECCIÓN Y DIVISIÓN de ACTIVIDAD. Avance 2016 (enero – octubre)

	EN JORNADA				IN ITINERE			
	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales
TOTAL	401.918	398.562	2.961	395	62.168	61.277	777	114
H Transporte y almacenamiento	29.805	29.460	254	91	3.182	3.122	49	11
49 Transporte terrestre y por tubería	15.959	15.687	193	79	1.336	1.299	30	7
50 Transporte marítimo y por vías navegables interiores	449	441	6	2	45	44	1	-
51 Transporte aéreo	1.348	1.346	2	-	234	233	1	-
52 Almacenamiento y actividades anexas al transporte	8.835	8.789	37	9	1.127	1.111	13	3
53 Actividades postales y de correos	3.214	3.197	16	1	440	435	4	1

Tabla A.2. Índices de incidencia según sección de actividad. Avance 2016 (enero – octubre)

	ACCIDENTES EN JORNADA (1)		AFILIADOS EN MEDIA MENSUAL (2)	ÍNDICES DE INCIDENCIA EN MEDIA MENSUAL (3)	
	Total	Mortales		Total	Mortales
TOTAL	401.918	395	14.491.234	277,4	0,273
SECCIÓN					
A Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	26.321	60	632.629	416,1	0,948
B Industrias extractivas	1.903	2	21.806	872,7	0,917
C Industria manufacturera	74.458	71	1.725.870	431,4	0,411
D Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	482	1	36.358	132,6	0,275
E Suministro de agua, saneamiento, gestión residuos	7.325	6	132.759	551,8	0,452
F Construcción	43.554	50	740.672	588,0	0,675
G Comercio al por mayor y por menor; reparación vehículos motor	57.619	31	2.394.871	240,6	0,129
H Transporte y almacenamiento	29.805	91	679.690	438,5	1,339
I Hostelería	41.083	12	1.227.566	334,7	0,098
J Información y comunicaciones	2.383	4	416.489	57,2	0,096
K Actividades financieras y de seguros	1.065	4	332.558	32,0	0,120
L Actividades inmobiliarias	794	-	88.654	89,6	-
M Actividades profesionales, científicas y técnicas	4.367	9	711.463	61,4	0,126
N Actividades administrativas y servicios auxiliares	22.790	11	1.180.331	193,1	0,093
O Administración Pública y defensa; Seguridad social obligatoria	30.667	21	980.674	312,7	0,214
P Educación	6.492	5	756.122	85,9	0,066
Q Actividades sanitarias y de servicios sociales	36.469	5	1.391.125	262,2	0,036
R Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	6.613	4	232.084	284,9	0,172
S Otros servicios	5.800	4	332.758	174,3	0,120
T Actividades de hogares empleadores de personal doméstico	1.870	4	473.620	39,5	0,084
U Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	58	-	3.135	185,0	-

(1) Se incluyen los accidentes que han causado baja en el periodo de referencia y han sido recepcionados por la Autoridad Laboral Provincial (véanse

(2) Media del dato de afiliados a último día de mes que tienen cubiertas las contingencias profesionales (véanse Fuentes y Notas

(3) Índices calculados utilizando, en el numerador, la media mensual de los accidentes con baja en jornada de trabajo del periodo considerado,

NOTA. Índice de incidencia: N° de accidentes X 100.000
N° medio de trabajadores/as expuestos/as

Tabla A.3. Accidentes de trabajo con baja, en jornada en itinere, según gravedad y por grandes Grupos De Ocupación. Avance 2016 (enero – octubre)

	EN JORNADA				EN ITINERE				Índices en jornada sobre el total de ocupados			
	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales
TOTAL	401.918	398.562	2.961	395	62.168	61.217	777	114	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
A Directores y gerentes	1.823	1.596	23	4	506	489	14	3	0,4%	0,4%	0,8%	1,0%
B Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	10.263	10.145	113	5	4.607	4.521	84	2	2,6%	2,5%	3,8%	1,3%
C Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	2.912	2.867	35	10	2.084	2.057	22	5	0,7%	0,7%	1,2%	2,5%
D Técnicos; profesionales de apoyo	13.308	13.171	127	10	4.370	4.306	54	10	3,3%	3,3%	4,3%	2,5%
E Empleados de oficina que no atienden al público	6.571	6.512	51	8	4.450	4.398	52	2	1,6%	1,6%	1,7%	2,0%
F Empleados de oficina que atienden al público	5.403	5.337	60	6	5.779	5.710	65	4	1,3%	1,3%	2,0%	1,5%
G Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	50.328	50.155	157	15	11.668	11.526	130	13	12,5%	12,6%	5,3%	3,8%
H Trabajadores de los servicios de la salud y el cuidado de las personas	27.781	27.690	87	4	5.416	5.369	46	1	6,9%	6,9%	2,9%	1,0%
I Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	13.628	13.556	55	17	2.160	2.131	22	7	3,4%	3,4%	1,9%	4,3%
J Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	11.665	11.428	201	36	437	417	16	4	2,9%	2,9%	6,8%	9,1%
K Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	33.215	32.783	398	34	1.329	1.296	27	6	8,3%	8,2%	13,4%	8,6%
L Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	53.279	52.659	377	43	3.777	3.726	43	8	13,3%	13,3%	12,7%	10,9%
M Operadores de instalaciones y máquinas fijas, y montadores	23.380	23.169	193	18	1.838	1.809	18	11	5,8%	5,8%	6,5%	4,6%
N Conductores y operadores de maquinaria móvil	30.854	30.413	348	103	1.931	1.873	46	12	7,7%	7,6%	11,8%	26,1%
O Trabajadores no cualificados en servicio (excepto transportes)	49.497	49.205	266	26	6.934	6.854	74	6	12,3%	12,3%	9,0%	6,6%
P Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	68.201	67.675	470	56	4.882	4.768	64	20	17,0%	17,0%	15,9%	14,2%

De los datos reflejados en las tablas se pueden extraer las siguientes consideraciones:

Se han registrado 32.987 accidentes laborales con baja en el sector del “H.- Transporte y Almacenamiento” en el periodo enero a octubre de 2016, un 9.2% más que en el mismo periodo del año anterior. El 90.4% de estos accidentes fue en jornada laboral y el 9.6% en itinere. (Tabla A.1)

De los 29.805 con baja en jornada laboral, se registraron 254 accidentes graves y 91 accidentes mortales. Con respecto al mismo periodo en el año anterior, los accidentes graves apenas han descendido pero sí los accidentes mortales que pasan de 65 a 91, lo que supone un incremento del 40%. (Tabla A.1)

Índices de incidencia (a partir de aquí “í.i.”).- Los 29.805 accidentes de trabajo con baja en jornada producidos en el “Transporte y Almacenamiento”, representan un í.i. 438.5 accidentes por cien mil trabajadores/as al mes. Esta cifra indica que el transporte es una de las actividades con mayor riesgo, al situarse la media en 277.4 accidentes por cien mil trabajadores/as.

Si hablamos de accidentes mortales, no hay duda de que el transporte terrestre comporta un alto riesgo de mortalidad, al registrarse en el año 2015, 1,339 muertes por cada cien mil trabajadores/as – una cifra muy por encima de la media que se sitúa en 0,273 accidentes mortales-. Según los datos del 2016 entre el periodo de enero a octubre, pendientes de consolidar, el mayor número de accidentes se produce en el sector de transportes y almacenamiento. (Tabla A.2)

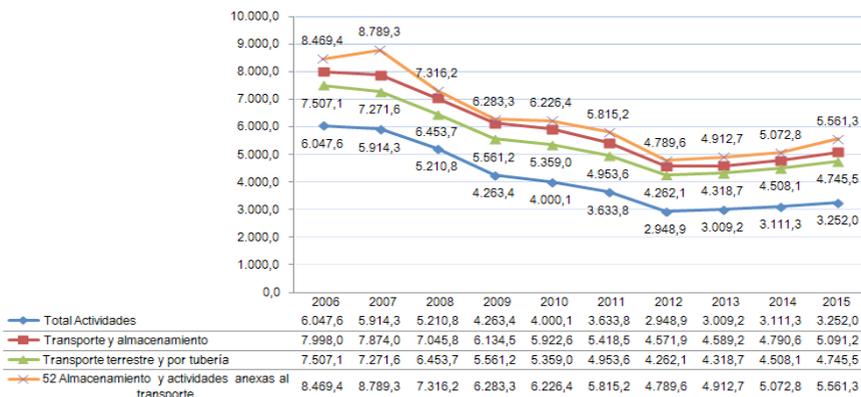
Los/as conductores/as son el grupo profesional más vulnerable en sufrir accidentes mortales en jornada de trabajo. El 26.1% de los accidentes mortales producidos entre enero y octubre de 2016 fueron conductores/as profesionales. Con respecto al mismo periodo en el año anterior, han muerto 14 conductores/as más, lo que supone un incremento del 15.7%. (Tabla A.3).

Asimismo, los/as conductores son uno de los grupos profesionales con mayor número de accidentes graves al acumular el 11.8% de los accidentes graves producidos entre enero y octubre de 2016. Respecto a los datos del año anterior, se ha producido un incremento del 4.2% - al pasar de los 334 accidentes a 348-. (Tabla A.3)

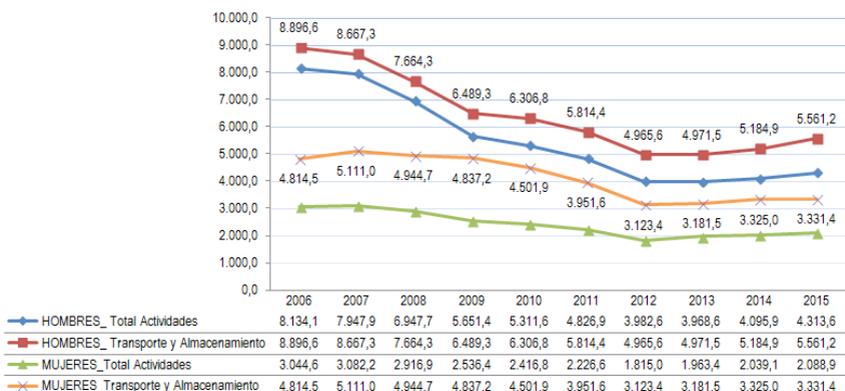
B.- Evolución de la accidentalidad en el Sector de Transporte y almacenamiento a través de los índices de incidencia, gravedad y frecuencia. Periodo 2006 - 2015

B.1.- Evolución de los índices de incidencia de accidentes en jornada con baja, por sección y división de actividad. 2006-2015

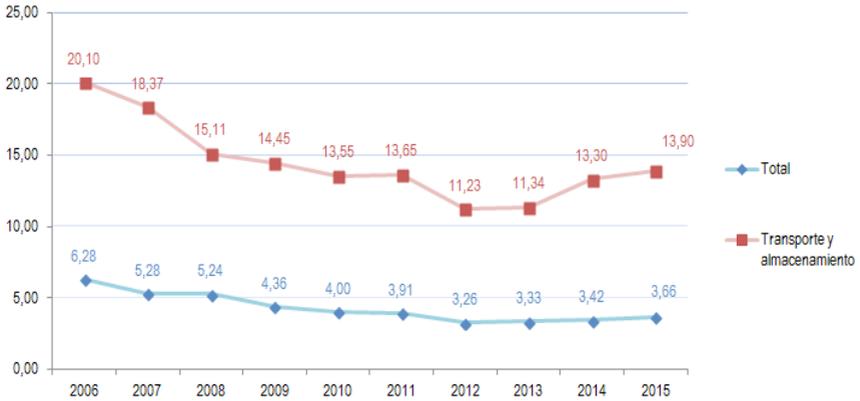
B.1.1- Evolución de los ÍNDICES DE INCIDENCIA de accidentes en jornada por DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. 2006 - 2015



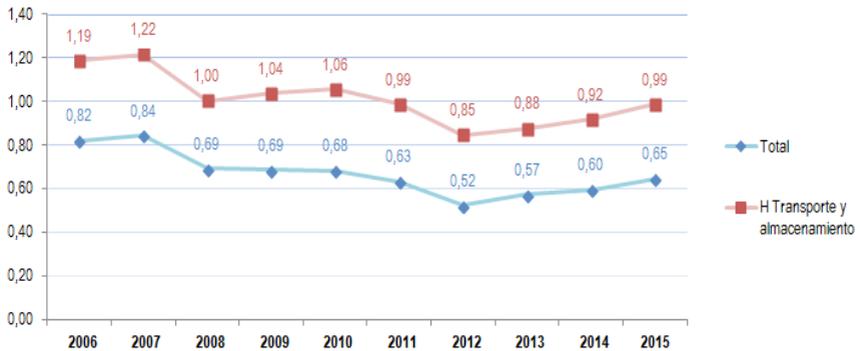
B.1.2.- Evolución ÍNDICES DE INCIDENCIA de accidentes en jornada por SEXO y SECCIÓN DE ACTIVIDAD. 2006 - 2014



B.1.3.- Evolución ÍNDICES DE INCIDENCIA de accidentes MORTALES por SECCIÓN DE ACTIVIDAD. 2006 - 2015

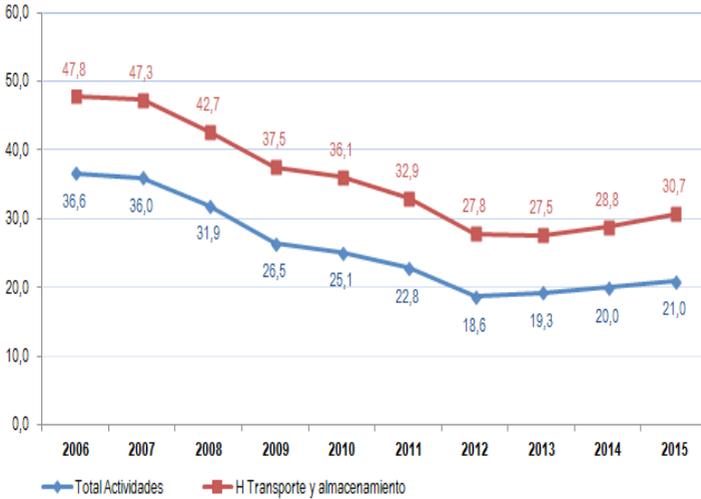


B.2.- Evolución ÍNDICES DE GRAVEDAD de accidentes en jornada por sección de actividad 2006-2015



B.3.- Evolución ÍNDICES DE FRECUENCIA de accidentes en jornada de Trabajo con baja, por sección de actividad 2006-2015

ÍNDICES DE FRECUENCIA de accidentes en jornada, por SECCIÓN DE ACTIVIDAD. 2006 - 2015



NOTA.- Índice de frecuencia: N° accidentes X 1.000.000. Número de horas trabajadas en un año



NOTA.- Índice de frecuencia: N° accidentes_mortales X 100.000.000

Analisis índices de incidencia (í.i)

Los í.i muestran una evolución ascendente hasta el año 2008, para a partir de este año, comenzar una tendencia decreciente coincidiendo con la bajada de la actividad en el sector del transporte, que dura hasta el año 2012 momento a partir del cual comienza a aumentar. Así a pasar de que el saldo del periodo 2006 a 2015 se cierra con un descenso del 36.3% en los í.i, de 2012 a 2015 se produce un aumento de un 11.4% en los í.i.

En “Actividades anexas al transporte” se produce un aumento del 16.1% en el periodo 2012 a 2015, frente al 11.3% que se da en “transporte terrestre y por tubería” y el aumento del 10.3% en el conjunto de actividades económicas. (Figura B.1.1)

“Transporte y almacenamiento” es la actividad con mayor riesgo de mortalidad después de “industrial extractivas”. En 2015, los accidentes mortales en jornada de trabajo representan un í.i. de 13.9 muertes por cada cien mil trabajadores/as.

En el periodo 2006-2015 desciende el í.i en accidentes mortales un 30.8%, pasando de producirse 20.10 muertes por cada cien mil personas afiliadas, a 13.9 muertes. Sin embargo, el periodo 2012-2015 se salda con un aumento del 23.7%, al pasar de 11.23 muertes por cada cien mil en 2012, a 13.9 en 2015. (Figura B.1.3)

El análisis según sexo de los índices de incidencia muestra que ambos sexos siguen una tendencia similar durante el periodo 2006- 2015, siendo que los hombres se accidentan significativamente más que las mujeres. También refleja una mayor siniestralidad en el sector del transporte que en el conjunto de actividades económicas, siendo por ejemplo en el caso de las mujeres de un 59.4% superior al índice de incidencia de accidentes de mujeres para el conjunto de actividades (datos de 2015) (Figura B.1.2)

Análisis índice de gravedad:

El índice de gravedad mide el número de jornadas perdidas con respecto al total de horas trabajadas.

En 2015, se ha pedido casi una jornada laboral por cada mil horas trabajadas debido a los accidentes laborales. Después de las 2,26 jornadas perdidas en “Industrias extractivas”, el transporte es la actividad donde más tiempo laboral se pierde por culpa de los accidentes.

Desde 2006 hasta la actualidad se reducen las jornadas perdidas en un 16%, aunque si se compara la situación actual con el 2012 se pierden un 16.47% más tiempo efectivo de trabajo. (Figura B.2)

Análisis índice frecuencia:

En el año 2015 se registraron 30.7 accidentes de trabajo en jornada laboral por cada millón de horas trabajadas. Con respecto al resto de actividades económicas, "Transporte y Almacenamiento" registra el segundo índice de frecuencia más alto, después de "industrias extractivas" que alcanza un índice de frecuencia de 70 accidentes por cada millón de horas.

En el periodo 2006-2015 el índice de frecuencia desciende en un 35.9% - pasando de 47.8 accidentes por cada millón de horas a 30.7 accidentes -, mientras que de 2012 a 2015 aumenta un 10.1% - pasando de 27.8 accidentes por cada millón de horas a 30.7- (Figura B.3)

Análisis cualitativo de la siniestralidad en el sector de carretera

Los factores que intervienen en la siniestralidad son diversos. A partir del análisis de fuentes secundarias, de investigaciones empíricas cualitativas y otras exploraciones teóricas, así como la que aportan los propios profesionales del sector, identificamos algunos de los principales factores de riesgo.

CAUSAS DE SINIESTRALIDAD.- Factores de riesgo

ESTADO DE LA VÍA

Tanto el diseño como la conservación o la señalización son obsoletas, excesivas en unos casos o, insuficientes en otros. Según datos de la Auditoría de la Asociación Española de la Carretera, el estado de conservación del conjunto de las carreteras indica entre otras cuestiones que el 26% de las señales verticales tiene más de 10 años de edad con el material reflectante caducado, con la consecuente dificultad para su visibilización sobre todo en horario nocturno.

ESTADO DEL VEHÍCULO

El parque móvil de nuestro país está envejeciendo a pasos agigantados. La antigüedad del vehículo supone un factor de riesgo al carecer de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados de su uso.

Según el informe sobre “Las principales cifras de Siniestralidad Vial España 2014” publicado por la DGT, tanto la tasa de fallecimientos como de personas heridas y hospitalizadas muestran una correlación positiva con la antigüedad del turismos.

Tabla 1.- Tasa de fallecimientos y personas heridas y hospitalizadas por 100.000 turismos. España, 2014.

Antigüedad del turismo	Tasa de fallecidos	Tasa de Heridos hospitalizados
De 0 a 4 años	1,8	9,3
De 5 a 9 años	2,6	10,7
De 10 a 14 años	3,8	16,4
De 15 a 19 años	5,4	19,4

Asimismo, el correcto funcionamiento de un vehículo contribuye decisivamente a asegurar unas condiciones de seguridad adecuadas a lo largo de la vida útil del mismo. Estas condiciones de seguridad son verificadas periódicamente en las inspecciones técnicas.

Según el citado informe de la DGT de 2014, las furgonetas y los camiones hasta 3.500 kg registran los porcentajes más altos entre los vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas con la inspección caducada.

Tabla 2.- Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2014.

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada
Motocicletas	3.287	270	117	3.674	7%
Turismos	27.371	1.590	365	29.326	5%
Furgonetas	3.107	265	49	3.421	8%
Camiones hasta 3.500 kg	463	57	6	526	11%
Camiones de más de 3.500 kg	2.421	95	31	2.547	4%
Autobús	217	2	2	221	1%

* No se incluyen los accidentes ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco.

ESTADO PSICOFÍSICO DEL CONDUCTOR/A

Una de las causas más comunes de los accidentes se asocian a distracciones, si bien éstas esconden tras de sí otros factores que tienen que ver con el estado mental y físico del conductor/a. Así detrás de muchas distracciones concurren varios aspectos como:

El estrés derivado de ir muchas veces “contra reloj” para cumplir con los compromisos de recogida y entrega de mercancías, las presiones derivadas del sistema “justo a tiempo” y otras obligaciones laborales que combinadas con la densidad del tráfico alteran la atención y rendimiento del trabajador/a.

La monotonía es una de las causas más comunes de la pérdida de concentración en la tarea de conducción.

La fatiga que tiene como principal causa las largas horas de conducción y la ausencia de descansos o realizar descansos inadecuados. Otros factores que pueden incrementar la fatiga son las malas posturas en la conducción.

ENTORNO LABORAL

Inversiones en prevención de riesgos laborales

La prevención es la mejor arma contra los accidentes laborales. Entre las actividades preventivas más destacadas están: los reconocimientos médicos; la formación e información con relación a los riesgos para la salud en el trabajo y sobre la adopción de medidas preventivas. Según el estudio “Salud condiciones de trabajo en el transporte de mercancías por carretera” realizado por el Instituto de Salud Calos III y con financiación de los Ministerios de Fomento y de Sanidad y Consumo, señala que los conductores que han recibido información sobre los riesgos específicos de la carga y se han sometido a vigilancia médica, presentan mejores indicadores de salud percibida. Por eso, aquellos lugares de trabajo donde no se lleva a cabo una adecuada política de prevención de riesgos laborales, constituyen un riesgo en sí de accidentalidad y afectan negativamente a la salud del trabajador/a.

LAS CONDICIONES DE TRABAJO, PRECARIEDAD LABORAL

La crisis económica y la entrada en vigor de la reforma laboral de 2012 ha provocado la pérdida de miles de puestos de trabajo. El miedo a perder el puesto ha generado una mayor presión psicológica sobre los/as conductores/as profesionales. A esto se añade el incremento de las horas reales de trabajo debido a la reducción de plantillas, y la disminución de los tiempos de descanso. Estas circunstancias constituyen factores psíquicos que pueden llegar a afectar la salud de los/as trabajadores/as y en consecuencia, influir en mayor riesgo de sufrir accidentes laborales.

3. La fatiga y el fallo humano en el transporte de carretera

En el análisis cuantitativo que realizábamos en el apartado anterior, determinábamos la fatiga como una de las causas más relevantes desde el punto de vista psicofísico en la siniestralidad dentro del sector de transporte. La relación entre el fallo humano y la fatiga será el objeto de análisis en este apartado.

Cada vez que se aluden a las causas de un accidente aparece siempre como un motivo el fallo humano, en contraste con el fallo técnico. Pero debemos precisamente analizar en este caso el fallo humano, es decir ver qué hay detrás de que una persona falle en el trabajo o cometa algún error. Del mismo modo que se investigan las causas técnicas y organizativas que han podido influir o desencadenar el accidente, se deben analizar las causas de ese fallo de la persona, si lo hubo.

Es evidente que un error no es intencionado, sobre todo si ha tenido consecuencias sobre la propia persona. Salvo que se demuestre algún estado de enfermedad orgánica o psicológica responsable del deterioro de la persona, el origen puede radicar en la fatiga ocasionada por el trabajo. Es decir, un esfuerzo visual impide la detección correcta de datos por fatiga ocular, un esfuerzo auditivo por trabajar en ambiente sonoro, la discriminación de tonos o la audición de un determinado sonido, el esfuerzo muscular intenso deriva en fallos de fuerzas, y así con el resto de las funciones, con fallos de atención, de reacción a estímulos, etc.

Pues bien, detrás de ese fallo humano se deben detectar cuáles son las causas laborales que lo motivaron: el exceso de horas de trabajo, turnos inadecuados, falta de descansos, exceso de contenido de trabajo, de ritmo elevado de trabajo, etc. Por ejemplo: en un accidente a final de jornada es posible que influya la fatiga acumulada durante la misma. En definitiva, que la fatiga laboral es un importante elemento para determinar su influencia en la materialización de accidentes.

Esto es algo que ocurre más marcadamente en caso de que la seguridad radique en el estado óptimo de la persona, sin otros mecanismos que tengan en cuenta las limitaciones humanas (como serían sistemas de parada automática, activación de protección de maquinarias, avisadores de emergencia, y similares).

Por este motivo, en los accidentes de conducción de carretera se pueden verificar elementos en los que la fatiga ha podido tener su influencia: salidas de la calzada con efecto de “desorientación” por fatiga, alteraciones de percepción en adelantamientos, etc. Y de nuevo confirmarse con antecedentes de exceso previo de horarios o falta de sueño. No es que el accidente se produzca por sueño literalmente, sino más bien ha tenido que ver un estado de fatiga que ha deteriorado los reflejos de la persona, su capacidad sensorial, y su capacidad de respuesta a los requisitos del puesto.

Unos datos demostrativos de las probabilidades de existir fallo humano por fatiga son:

- La ENCT en la que se indica que la causa principal de los accidentes se debe a “costumbre, descuido, exceso de confianza, o error humano” (el 26%). Es decir que la persona fatigada tiende a obrar monótonamente, a poner menos atención en la tarea o a tener conductas de riesgo. Por este motivo, los puestos de trabajo deben diseñarse teniendo en cuenta las limitaciones humanas, y esto no se ha tenido en cuenta la mayoría de las veces. Podría decirse que el objetivo básico de la prevención de riesgos laborales sería alcanzar una organización del trabajo que impidiera, o al menos aminorara la fatiga del trabajador, ya que los datos orientan a pensar que la fatiga está presente en un porcentaje elevado de accidentes.
- Fijémonos en otros datos de la ENCT, por ejemplo que la población trabajadora en general está expuesta de forma importante a esfuerzos fatigantes, como: mantener un nivel de atención alto o muy alto durante más de $\frac{1}{4}$ de la jornada (el 80% de las personas), un ritmo de trabajo elevado durante más de $\frac{1}{4}$ de jornada (el 67%), y realizar tareas muy repetitivas durante más de $\frac{1}{4}$ de jornada (49%).
- Otro dato muy relevante es que los accidentes producidos en caso de jornadas fatigantes, de larga duración, duplican la probabilidad de ser graves o mortales. Es así que según los partes de accidente (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales) los graves y mortales representan el 1,5% de los accidentes totales, y ascienden a un 2,7% en el caso de trabajadores/as que trabajan más de 8 horas laborales.

- Tal como se ha dicho, el “fallo humano” se hace más evidente en los puestos de conducción de vehículos, pues son trabajos, en los que la persona debe estar en condiciones óptimas para preservar su seguridad y la de los demás, pues la seguridad radica sobre ella misma. Del mismo modo, es fundamental ejercer en este caso la prevención al respecto. De este modo si observamos los accidentes de tráfico, sorprende que no solo son las estadísticas de la “operación retorno de vacaciones”, sino los datos de accidentes en trabajadores/as los que tienen gran significado. **Pues bien, según los datos elaborados por INSIA cuyas estadísticas están basadas en los datos de la Dirección General de Tráfico, los accidentes “in labore” (en el trabajo) más los “in itinere” (al ir o volver del trabajo) rondan siempre el 41% del total. Es decir, que casi la mitad de los accidentes de tráfico tienen relación con la actividad laboral, y evidentemente con mayor tendencia a la fatiga que el periodo vacacional.**

4. La semana de acción “la fatiga mata”

El objeto del desarrollo de este acto reivindicativo es destacar los problemas más importantes que afectan al personal del transporte por carretera y la importancia de afiliarse y estar unidos e informados.

Historia de la semana de acción:

La campaña de “la fatiga mata” tiene su origen en la reclamación del cumplimiento del Convenio 153 de la OIT sobre duración del tiempo de trabajo y periodos de descanso en el transporte. En Europa la normativa que lo regula son los reglamentos 561/2006 y 3820/85.

El hecho que puso de relieve la necesidad de realizar esta reivindicación fue la alarmante siniestralidad entre los conductores profesionales. En el apartado análisis cuantitativo ya hemos reflejado estos enormes índices de siniestralidad y el número tan elevado de accidentes mortales, que le otorga al sector de carreteras el dudoso honor de ser el sector con mayor número de accidentes fatales.

Desde 1997: la ITF organiza el primer Día Internacional de Acción contra las excesivas horas de trabajo de los conductores profesionales el 9 de junio de 1997, tras la resolución de la Conferencia de la Sección de Trabajadores del Transporte de Carreteras en París en septiembre de 1996, hace un llamamiento a la Federación y sus afiliados a realizar una campaña para la reducción de la jornada laboral. Los sindicatos de trabajadores del transporte por carretera de 13 países participan, se producen bloqueos en los pasos fronterizos de Europa.

Esta jornada se ha venido celebrando a nivel mundial en los años sucesivos. En Castilla y León la principal acción consistió en el bloqueo de la frontera con Portugal en la localidad salmantina de Fuentes de Oñoro, realizado ininterrumpidamente hasta el año de 2007.

En 2013 la Semana de Acción se amplió para incluir a los sindicatos ferroviarios.

En 2014: Se utiliza la Semana de Acción de la ITF (6-12 de octubre) para resaltar una serie de importantes cuestiones que afectan a los trabajadores del transporte, se traslada información a los trabajadores

y trabajadoras , a los pasajeros en las estaciones de autobús y tren, repartiendo folletos a los conductores de camiones y los estibadores, la celebración de seminarios, organización de ruedas de prensa y protestas, y la utilización sociales medios de comunicación.

En 2015: Se introducen aspectos tendentes a dignificar la profesión y a combatir el “dumping social”.

CCOO, afiliada a ITF y ETF (Federación Europea de trabajadores del Transporte en Europa), como organización representativa del Sector, participa activamente desde hace años en la Semana Internacional de Acción, cuyos actos se desarrollan en más de 65 países, implicando a más de 250.000 trabajadoras y trabajadores.

Este año, la semana de acción se coordinará con la Jornada Mundial por el Trabajo Decente, una jornada reivindicativa, que este año se celebra bajo el lema “Stop a la avaricia empresarial”.

“Precariedad y bajos salarios es igual a más desigualdad y más pobreza”, con la que el movimiento sindical internacional denuncia la permisividad de los gobiernos ante los abusos empresariales que buscan conseguir beneficios rápidos, a costa de los derechos laborales y sociales.

CCOO participa en la campaña sobre el descanso semanal. El objetivo de la campaña es informar correctamente a los conductores profesionales, por un lado y, por otro lado, a los responsables políticos sobre los aspectos legales de los requisitos de descanso semanal establecido por el Reglamento (CE) nº 561/2006, así como contra el dumping social en el transporte por carretera.

5. Propuestas de actuación de CCOO en el ámbito preventivo

Las propuestas que a continuación desarrollamos tienen por objeto dignificar y regular el trabajo en el sector de carretera y reducir los altos índices de siniestralidad dentro del mismo. Éstas son las propuestas que desde CCOO venimos defendiendo y reivindicando:

UN PLAN PARA ACABAR CON EL DUMPING SOCIAL

Exigimos un Plan preciso y eficaz, como lo vienen haciendo otros países de Europa, con una inspección eficaz y especializada, con la prohibición del descanso semanal en cabina (ya establecidos en Francia y Bélgica con fuertes sanciones que son imputables al empresario), con refuerzos de la honorabilidad, con una persecución y cierre de estas empresas, erradicándolas del sector transporte, con resultados visibles. Cumplimiento del Reglamento europeo 1071 y la Directiva de Desplazamiento de trabajadores/as, cumpliendo estrictamente normas de tiempos de trabajo y descanso, salario digno, vacaciones pagadas mínimas, lo vigentes en el país donde se realiza el trabajo. La Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores se aplica en todos los sectores, incluido el cabotaje, desde diciembre de 1999. En España no se aplica jamás esta Directiva. (anexo I; Alegaciones de CCOO a la Modificación del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT).

PROHIBIR LA CARGA Y DESCARGA

La carga y descarga: debe estar claramente prohibido que la realice el conductor, aunque se retribuya. Después de horas de conducción, no se debe participar en carga/descarga, restando tiempo al descanso con tareas que no le son propias, ni manejar máquinas ajenas, ni quedar a disposición de los cargadores en una clara infracción de cesión ilegal de trabajadores. Así se recoge en algunos convenios y también se recogía así en la Ley de Transporte que modificaron en contra de nuestra opinión. (anexo I; Alegaciones de CCOO a la Modificación del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT).

JUBILACIÓN ANTICIPADA PARA CONDUCTORES/AS PROFESIONALES

Establecimiento y aplicación de coeficientes reductores a la edad de jubilación para las y los conductores profesionales. Y el establecimiento de un cuadro específico de enfermedades profesionales relacionadas con la profesión de conductor. En todo caso, evitar el aumento de la edad de jubilación impuesta tras las últimas reformas.

CONCILIACIÓN DE LA VIDA FAMILIAR Y LABORAL

Dignificar la profesión de conductor de tal forma que las conductoras y conductores puedan conciliar plenamente la vida laboral con la vida familiar, realizando los descansos semanales en su domicilio.

TERMINAR CON LOS FALSOS AUTÓNOMOS Y VEHÍCULOS DE ALQUILER SIN CONDUCTOR

Prohibir la figura del falso autónomo y los contratos de arrendamiento de vehículos sin conductor que los grandes flotistas están utilizando para desprenderse de las plantillas de conductores propios. (anexo I; Alegaciones de CCOO a la Modificación del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT).

ACABAR CON EL ALTO ÍNDICE DE ACCIDENTABILIDAD EN EL SECTOR A CONSECUENCIA DE LA REFORMA LABORAL

La precariedad laboral y el deterioro de la prevención de riesgos en las empresas disparan el número de accidentes y de muertes en el trabajo. El aumento de los índices de incidencia nos indica que la siniestralidad está aumentando a un ritmo muy superior al empleo. Y son fenómenos directamente relacionados, ya que los puestos de trabajo que se crean son de escasa calidad, precarios, temporales, a tiempo parcial, y con el miedo a perder el empleo como principal instrumento para disciplinar a las plantillas.. El marco legal de la prevención de riesgos podría convertirse en papel mojado con el esquema de relaciones laborales configurado por la Reforma Laboral y toda la legislación regresiva aprobada en las últimas legislaturas.

PROHIBIR LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS POR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DURANTE LOS FINES DE SEMANA (ya existe en Francia) En España hay ciertas restricciones de fechas por tráfico y de forma especial en Cataluña y País Vasco porque tiene trasferidas competencias de tráfico.

APLICACIÓN DE LA NORMATIVA DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y OBLIGATORIEDAD DE ELEMENTOS DE CONTROL (TACÓGRAFOS) EN FURGONETAS Y VEHÍCULOS DE MENOS DE 3,5 TM dedicados al transporte profesional (eliminación del artículo 2.1.a. del Reglamento CE 561/2006).

DISMINUIR A 25KM LA DISTANCIA PARA LA NO OBLIGATORIEDAD DE TACÓGRAFO EN AUTOBUSES DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO (modificación del artículo 3.a. del Reglamento CE 561/2006).

SEGURIDAD FÍSICA Y SEGURIDAD VIAL

Cada día sufrimos más robos y ataques, y además siguen creciendo los accidentes de camiones pesados y furgonetas. Exigimos una inspección mejor que vigile los excesos de tiempos de conducción, respeto del tiempo de trabajo efectivo y descansos de mejor calidad. También un plan de Áreas de Descanso Seguras y Adecuadas, vigiladas y con servicios para el profesional de la conducción.

PERSECUCIÓN clara del pago por Km. recorrido

Esta fórmula de retribución es un claro incentivo a los accidentes y debe prohibirse y perseguirse claramente. La solución es la garantía de un salario digno. Las retribuciones deben ser claras y transparentes, y la inspección debe hacer públicas las sanciones por disfrazar estos pagos en nómina como dietas y complementos.

MÁS VIGILANCIA DEL CABOTAJE ILEGAL

En muchos países ya están tomando medidas contra el cabotaje ilegal, mientras que en España no hay un compromiso claro de las autoridades para perseguir esta práctica.

UN PLAN PARA ACABAR CON LAS EMPRESAS-BUZÓN

Empresas deslocalizadas en busca de conductoras y conductores extranjeros con peores salarios y condiciones.

MEJORA DE LA INTERLOCUCIÓN Y COLABORACIÓN DE LOS AGENTES SOCIALES Y ADMINISTRACIÓN

Proponemos otro esquema, más acorde con los países de nuestro entorno, que sustituye al Comité y al Consejo del Transporte, y que fuera el Consejo Sectorial de Transporte Terrestre, que sea único y con un reparto más paritario entre empresarios y sindicatos, cuyo funcionamiento debe regirse por un nuevo reglamento interno. De igual modo, en las diferentes CCAA tendrían los respectivos regionales. Mientras tanto, exigimos que en el Consejo los sindicatos más representativos en el Estado, contemos igual número de votos que las organizaciones empresariales de transportistas, y nuestra presencia activa permanente en el Comité Nacional. Ello facilitaría una visión más global del sector, la colaboración en Planes de Inspección, la aplicación del requisito de honorabilidad, los planes estratégicos, etc...

MEJORAR LA COORDINACIÓN ENTRE LOS DIVERSOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN

En el nuevo ROTT no sólo debe recabarse la colaboración con otros servicios de inspección en otros ministerios, sino que incluso debe incluirse en el redactado la necesaria coordinación entre las administraciones tutelares del transporte por carretera y la colaboración del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el Ministerio de Hacienda, la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Fomento, y que, dada la complejidad y dinamismo del sector, y ante los nuevos retos, es preciso un enfoque multidisciplinar, y que determinadas inspecciones no deben "encontrarse" ciertas infracciones en otros ámbitos distintos del transporte, ya sean laborales o fiscales, lo cual conllevaría a establecer planes conjuntos e incluso planes de formación conjuntos, sin fragmentar el control e inspección, ni parcializar las infracciones.

LIMITAR LA EXTERNALIZACIÓN

Nos reiteramos nuestra posición contraria a la ampliación de los límites de externalización hasta el 100% en el caso de transportista de mercancías y

no se aprecia limitación alguna en el transporte de viajeros discrecional. Por tanto, es una ampliación desproporcionada el que las empresas puedan externalizar y como poco proponemos que la externalización no supere el 50% de su capacidad y en cualquier caso la introducción de fórmulas que propicien una cadena de subcontratación posiblemente abusiva que, sin duda, pone en riesgo la seguridad vial.

Notas:



servicios a la ciudadanía