

El trabajo más mortal

El gremio del transporte sufre 300 muertos al año y provoca cientos más. Ahora reivindica mejores condiciones laborales

ANDRÉS AGUAYO. Madrid
Manuel García Jaén (Cádiz, 1973) da la vuelta al mundo en su camión cada dos meses sin salir de Europa. Lleva nueve años trabajando como camionero asalariado, una profesión con durísimas condiciones de trabajo. Cada semana recorre entre 4.000 y 5.000 kilómetros, unos 220.000 al año, el equivalente a 5,4 veces la circunferencia del ecuador. En un país que concentra el 20% de los accidentes laborales de la Unión Europea, su profesión suma el mayor número de muertos: es chófer de mercancías.

"El transporte terrestre [de mercancías y pasajeros] aporta el mayor número de trabajadores fallecidos en accidente de trabajo de todos los sectores, incluido el de la construcción", asegura un informe que UGT hará público en los próximos días. Entre 2001 y 2004 murieron más conductores profesionales que obreros de la construcción durante la jornada laboral (sin contabilizar los que se produjeron durante el traslado al centro de trabajo), según datos de los ministerios de Trabajo y Fomento. La mortalidad entre los conductores profesionales es 5,5 veces más alta que la del sector de la construcción (en proporción al número de trabajadores en ambas ramas), se-

El 50% de los conductores profesionales europeos reconoce que se ha dormido al volante

gún información elaborada por EL PAÍS con datos oficiales. "Los accidentes laborales en el sector del transporte repercuten seriamente en el resto de la sociedad", denuncia Eduardo Hernández, responsable de Acción Sindical de la rama de Transportes Federales de UGT. En los 10.465 accidentes en los que se vio involucrado algún camionero durante 2004, murieron 733 personas que nada tenían que ver con el sector, 1.922

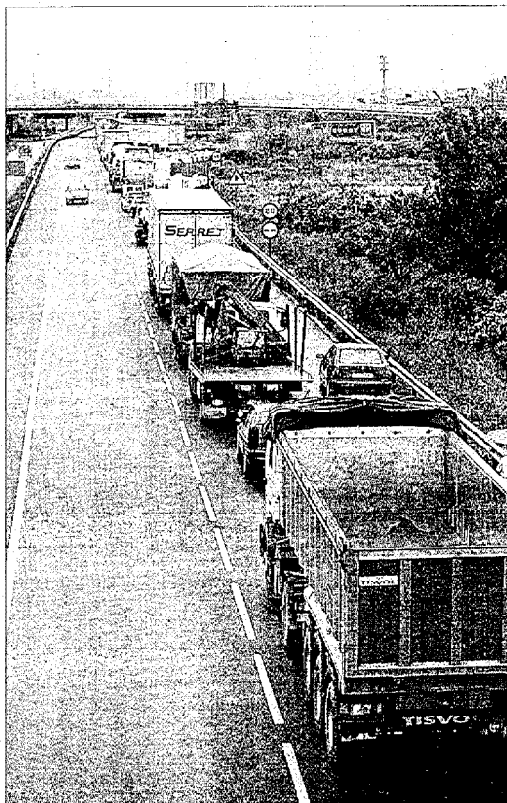
sufrieron heridas graves y 7.007 heridas leves, según Fomento.

La elevada siniestralidad laboral se explica, en parte, por las penosas condiciones laborales en las que trabajan los camioneros. El martes pasado, por ejemplo, Manuel García Jaén comenzó su jornada a las nueve de la mañana y acabó a las cuatro de la madrugada. Por ley sólo puede conducir 10 horas diarias (en intervalos máximos de cuatro horas con 45 minutos de descanso).

La Unión Europea establece que un conductor puede trabajar hasta 60 horas en una semana cualquiera, pero a lo largo de cuatro meses el promedio no debe superar las 48 horas semanales. La media mensual de horas conducidas en España fue de 135,20. Una cifra oficial que respeta el límite de la UE, pero la realidad no siempre queda reflejada en el tacógrafo.

Cuando empieza su jornada laboral, García introduce un disco de cartón en el tacógrafo, que registra su vida durante las próximas 24 horas. Marca la velocidad y las horas de trabajo y descanso. "Si le pones un imán al velocímetro siempre te marca 90 [velocidad máxima permitida], puedes ir a 120", relata el camionero. Pero los radares pueden dar al traste con la trampa. "Ahora recortan una cartulina en un semicírculo y la meten en el tacógrafo". De esta forma sólo se registra media jornada y se puede rebasar el límite que marca la ley. La multa por alterar el tacógrafo es de 4.601 euros. El número real de kilómetros recorridos por los transportistas españoles es, por tanto, difícil de calcular.

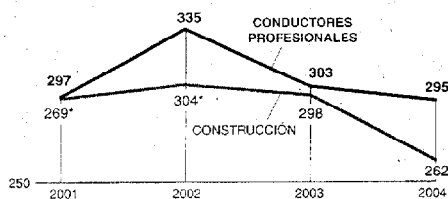
"Los bajos salarios y el esquema de bonos explican la sobrecarga laboral existente en el sector", afirma Manuel Guerrero, secretario federal de Transportes de UGT. García, por ejemplo, cobra 700 euros de nómina (la media del sector es de 733). Por cada kilómetro tiene un bono de 10 céntimos de euro, una práctica estándar en la profesión, que le reportan otros 2.000 euros. Mientras está trabajando, él abona sus dietas (unos 30 euros al día en España, 50 en el



Colas de camiones en la N-340 a su paso por Castellón. / ÁNGEL SÁNCHEZ

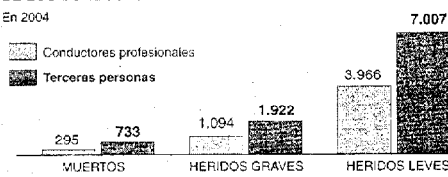
Siniestralidad de los conductores profesionales

EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES MORTALES



* Incluye accidentes durante el traslado al centro de trabajo.

REPERCUSIÓN SOCIAL DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES



Fuente: Ministerio de Trabajo, Ministerio de Fomento, Observatorio social de transporte por carretera. EL PAÍS

extranjero). Su sueldo final ronda los 2.400 euros. Pero paga un alto coste en su vida emocional: pasa sólo un mes al año (además del de vacaciones) con su mujer y sus "tres leones", explica Manuel.

La presión de las empresas explica, en parte, que muchas veces los profesionales incumplan las normas que deben garantizar su propia seguridad y su vida. Durante 15 meses, Manuel llevó un camión frigorífico. "Si llegaba una hora tarde no me aceptaban la carga", recuerda, "y encima, si llegas a tiempo a veces tardan un día en descargar". Esta empresa le hacía viajar 1.250 kilómetros diarios, lo que equivale a 14 horas de conducción continuas, una práctica muy común en el sector, según UGT.

Las extenuantes jornadas de trabajo son causantes de buena parte de los accidentes. "Una vez vi la señal de la salida que tenía que coger, pero me pasé sin darme cuenta. Me desperté cinco minutos después", relata García. El 50% de los conductores reconoce que se ha dormido al volante y el cansancio es un factor significativo en el 20% de todos los accidentes en los que están implicados chóferes profesionales, según el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte de Europa de 2001.

Manuel García decide terminar su turno a las cuatro de la madrugada del miércoles. Pasa por tres estaciones de servicio y no encuentra sitio para aparcar: a esa hora ya se han ocupado todas las plazas habilitadas para camiones. Y estaciona en un sitio prohibido. "A ver si mañana por la mañana no encontramos un diploma de la Guardia Civil", bromea.

Manuel cierra las puertas de la cabina con seguro y pone en marcha un infalible —y personal— método de seguridad: ponerle el cinturón de seguridad a las puertas. "Hace unos meses me abrieron la puerta, pero se aburrieron y se marcharon; me enteré a la mañana siguiente, cuando la encontré abierta", recuerda.

El 34,8% de los camioneros españoles consideran los ataques al mayor riesgo en su puesto de trabajo (sólo después de los delitos de tráfico), según una encuesta del Instituto de Salud III.

La jubilación anticipada es principal demanda en que el sindicato UGT centrará la campaña que inicia en los próximos días. Pide los mismos beneficios que se aplican a colectivos como el de los mineros, pilotos o ferroviarios. El sindicato considera que el trabajo de camionero es peligroso y tiene un índice de mortalidad elevado, dos condiciones que marca la ley de Seguridad Social para conceder la jubilación anticipada.

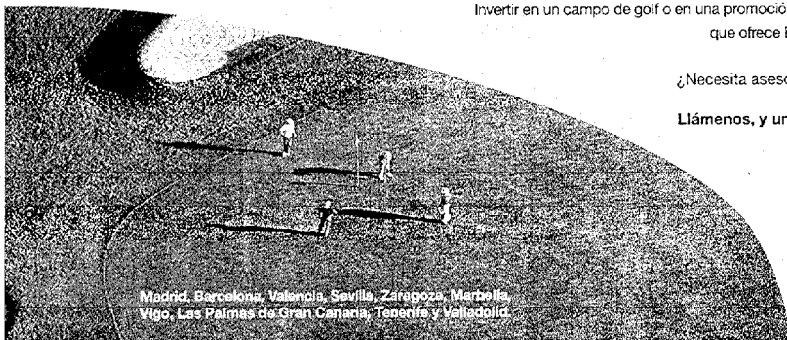
Algunos negocios se cierran jugando en un campo de golf, otros comprándolo.

Invertir en un campo de golf o en una promoción inmobiliaria diseñada por Philippe Starck son algunas de las opciones que ofrece Banco Madrid. Inversiones tan accesibles para todo tipo de patrimonios como puede ser un fondo de inversión o un depósito estructurado.

¿Necesita asesoramiento integral para su patrimonio? Busque nuevas alternativas.

Llámenos, y uno de nuestros Banqueros Privados se pondrá a su disposición.

902 423 333



Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Mérida, Vigo, Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife y Valladolid.

BancoMadrid

de Persona a Persona

902 423 333 @ www.bancomadrid.com