

2017

# Semana de Acción

## LA FATIGA MATA



## Semana de acción:

---

# **¡¡PONER FIN A LA ESCLAVITUD MODERNA EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EUROPA!!**

## **Realidades y Características del Sector de Transporte por carretera.**

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 empresario, 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 este sector.

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 paliar 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 esta 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. Olvidándonos de 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 prejuzgado 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 suministrarnos, 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, 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 para realizar un adecuado estudio de las condiciones del puesto. Habida cuenta de las múltiples caras con las que la fatiga se manifiesta en los daños a la salud del 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 cualquiera 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 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 600000 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 períodos sin volver a su domicilio.

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; 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.

## La Semana de Acción es una oportunidad para que los sindicatos:

- destaquen los problemas más importantes que afectan al personal del transporte por carretera.
- destaquen 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 estudio presentado por el Sector Estatal de Carretera de CCOO referido al año 2015 el dato es más que significativo, más del 19% de los accidentes mortales de trabajo e itinere se producen en este sector (siete puntos por encima del siguiente, casi el doble que el sector industrial y cerca de tres veces más que el de la construcción).

**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 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”.

## El sector del transporte por carretera en Castilla y León en datos.-

### PARQUE DE VEHICULOS (31/12/2015)

	FURGONETAS	ANTIÜEDAD MEDIA	%	CAMIONES	ANTIÜEDAD MEDIA	%	TOTAL*	ANTIÜEDAD MEDIA
ÁVILA	12832	14,0	10	12624	11,7	10	129077	11,7
BURGOS	17644	13,0	7	19061	11,1	8	251328	11,0
LEÓN	29438	13,2	8	28554	12,2	8	358131	11,6
PALENCIA	9039	13,1	7	8408	11,7	7	121260	11,5
SALAMANCA	15246	13,0	7	19403	11,6	8	230617	11,3
SEGOVIA	9485	13,2	8	12035	11,3	10	122122	11,5
SORIA	7080	13,3	10	6826	11,5	10	71278	11,5
VALLADOLID	15232	12,2	5	24249	11,2	7	338366	10,7
ZAMORA	11117	14,0	8	11878	11,8	8	140674	11,8
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>127113</b>	<b>13.3</b>	<b>7</b>	<b>143038</b>	<b>12.2</b>	<b>8</b>	<b>1762853</b>	<b>11.6</b>

\* Incluye ciclomotores, motocicletas, turismos, furgonetas y camiones. Fuente DGT



### Siniestralidad vial 2015. Castilla y León

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	73	16	42	248
Camiones	0	0	16	12	24	129
Autobuses	0	2	44	0	0	4
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>133</b>	<b>28</b>	<b>66</b>	<b>381</b>

### Ávila

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	7	0	5	26
Camiones	0	0	3	1	0	11
Autobuses	0	0	3	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>37</b>

### Burgos

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	23	6	6	26
Camiones	0	0	2	3	8	27
Autobuses	0	1	17	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>42</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>53</b>

### León

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	12	2	11	62
Camiones	0	0	2	5	5	14
Autobuses	0	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>77</b>

**Palencia**

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	0	0	2	9
Camiones	0	0	1	0	1	15
Autobuses	0	0	0	0	0	21
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>45</b>

**Salamanca**

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	19	3	3	37
Camiones	0	0	5	2	1	13
Autobuses	0	0	1	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>50</b>

**Segovia**

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	2	2	4	21
Camiones	0	0	1	0	2	19
Autobuses	0	0	6	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>40</b>

**Soria**

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	0	0	0	11
Camiones	0	0	0	0	0	6
Autobuses	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>

**Valladolid**

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	9	2	6	51
<b>Camiones</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>19</b>
Autobuses	0	1	17	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>70</b>

**Zamora**

	Vías Urbanas 2015			Vías Interurbanas 2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Furgonetas	0	0	1	1	5	5
<b>Camiones</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
Autobuses	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>10</b>

Fuente: DGT

## Aumenta la siniestralidad en el transporte por carretera

La disminución de transporte de grandes cargas, así como los costes de adquisición y mantenimiento de los vehículos hace que en nuestra Comunidad la tendencia se incline al aumento del transporte ligero.

Nos encontramos que el Parque de furgonetas a pasado de 125.721 unidades en el año 2014 a 127.113 unidades en el año 2015, por el contrario el Parque de camiones a disminuido de 144.853 unidades en el 2014 a 143.038 unidades en el año 2015 y por consiguiente ha aumentando la antigüedad media de estos vehículos.(de 11,6 años en 2014 a 12,2 años en 2015)

La siniestralidad en Castilla y León, lejos de disminuir sigue tristemente aumentando, en el año 2015 fallecieron 28 conductores frente a los 17 fallecidos en el año 2014 es decir un 64.7% mas y como consecuencia de lo descrito anterior-

mente nos encontramos con un cambio de tendencia debida a los vehículos circulantes: 16 fallecidos en furgoneta en 2015 por 7 fallecidos en 2014; 12 fallecidos en camión en 2015 por 10 fallecidos en 2014.

Por provincias la situación es la siguiente:

Palencia, Segovia y Soria no han registrado en ninguno de los dos tipos de transporte, fallecidos en el año 2015, en el resto:

	FALLECIDOS			
	Año 2015		Año 2014	
	Furgoneta	Camión	Furgoneta	Camión
Ávila	0	1	1	1
Burgos	6	3	1	1
León	2	5	3	4
Salamanca	3	2	0	0
Valladolid	2	1	1	0
Zamora	1	0	0	3

En cuanto a heridos hospitalizados se ha pasado de 71 conductores en el año 2014 a 66 conductores en el año 2015, esa ligera disminución contrasta con el aumento de fallecidos

En opinión de CCOO este incremento de accidentes de vehículos profesionales del transporte por carretera, aparte de otras consideraciones y de ser un tema complicado, es debido al impacto negativo de la reforma laboral sobre el colectivo de conductores profesionales que, a pesar de la naturaleza del trabajo que desempeñan, han visto cómo en los últimos años se han precarizado sus condiciones socio-laborales, se han reducido medidas preventivas de accidentes, tanto fuera como dentro de la empresa.

La crisis económica ha desencadenado una situación que, con toda seguridad, desembocará en mayor número de accidentes:

- Los vehículos envejecen, por lo que aumenta el riesgo de accidente y la consecuencia de los daños.

- Los conductores profesionales, de cuyo perfecto estado psicofísico depende una óptima realización del trabajo, están sometidos a un alto grado de estrés y a un aumento de presión, trabajando en peores condiciones.
- La organización del trabajo y la presión de tiempos por el trabajo "just in time", están originando también pérdida de horas de descanso del conductor profesional y la imposible conciliación de la vida laboral y familiar con el aumento de número de horas laborales.

El conductor profesional ha experimentado con la entrada en vigor de la reforma laboral un clima de miedo por la pérdida de empleo. En los últimos años, las empresas del sector han realizado fuertes reducciones y ajustes de las plantillas, y se han incrementado las horas reales de trabajo efectivo, con la consiguiente disminución de su tiempo de descanso. Además, han ido sufriendo una drástica reducción de su salario.

Teniendo en cuenta que las causas de la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico están relacionadas con decisiones del conductor, la exposición a los factores psicosociales seguramente sea la que más haya que tener en cuenta en una política que pretenda reducirlos. Es imprescindible y urgente el control sobre:

- El tiempo de trabajo.
- La jornada.
- Los descansos y la calidad de los mismos.
- El trabajo nocturno.
- Los plazos de entrega de mercancía.
- El examen del tacógrafo, por manipulaciones o porque no constan todos los tiempos trabajados.
- El control de pesos, no solo con carácter general también por ejes.

- La inspección sobre furgonetas y el control de tiempos
- El mantenimiento del vehículo.

Un dato alarmante es el aumento considerable de siniestros con furgonetas, que creció en torno a un 50% en el primer semestre de 2014, falleciendo 18 personas más que el año anterior, y es que la liberalización en el sector de este tipo de vehículos para hacer un transporte profesional, ha hecho incrementar la cifra de tráfico. CCOO apunta a este respecto que “El incremento en el número de furgonetas que se desplazan debe ser proporcional a la vigilancia, exigencia y control a estos vehículos”.

## **Semana Internacional de Acción 2017**

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 trabajadores.

En el mes octubre se celebrará 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.

Desde el sector estatal de carretera de la FSC-CCOO y la Federación Regional de FSC-CCOO de Castilla y León, se llevarán a cabo acciones que pretenden dar una visión global, pero también concreta, buscando un plan para erradicar los problemas que afectan a los profesionales del sector.

En concreto, 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.

### ***Actividades previstas en Castilla y León***

- Difusión en las redes sociales de videos sobre condiciones de trabajo del personal de conducción.
- Ruedas de prensa para la presentación de la semana de acción.
- Reparto de información (centros logísticos, estaciones de autobuses, aparcamientos, empresas,...).
- Cierre de la frontera hispano lusa de Fuentes de Oñoro Vilarformoso el día 18 de octubre de 2017.
- Jornada sobre tiempos de conducción que se celebrará en la segunda quincena de noviembre en Salamanca o Segovia.

### **Reivindicaciones sindicales:**

1. **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).

2. **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).
3. **JUBILACIÓN ANTICIPADA PARA CONDUCTORES/AS PROFESIONALES** Establecimiento y aplicación de coeficientes reductores a la edad de jubilación para 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.
4. **CONCILIACIÓN DE LA VIDA FAMILIAR Y LABORAL** Dignificar la profesión de conductor de tal forma que los conductores puedan conciliar plenamente la vida laboral con la vida familiar, realizando los descansos semanales en su domicilio.
5. **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).
6. **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.

7. **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 transferidas competencias de tráfico<sup>1</sup>  
<http://www.dgt.es/es/el-trafico/restricciones/>  
<http://www.dgt.es/Galerias/el-trafico/restricciones/generales/2016/ResolucionDGT-2016.pdf>
8. **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).
9. **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).
10. **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

<sup>1</sup> <http://www.dgt.es/es/el-trafico/restricciones/>

plan de Áreas de Descanso Seguras y Adecuadas, vigiladas y con servicios para el profesional de la conducción.

11. **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.
12. **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
13. **UN PLAN PARA ACABAR CON LAS EMPRESAS-BUZÓN** , empresas deslocalizadas en busca de 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...
14. **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 colaboración con, al menos, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Socia-

les, con el Ministerio de Hacienda, con Interior, etc... Ya 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.

**15. 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.

## Anexo 1: (MANIFIESTO)

**CCOO y CGTP** apoyamos la semana internacional de acción que promueve la ITF desde hace más de 20 años, donde participamos más de 700 sindicatos de todo el mundo.

Este año los **sindicatos europeos de transporte** por carretera estamos embarcados en la "**LUCHA CONTRA EL DUMPING SOCIAL**", que nos lleva a calificar de "**ESCLAVITUD MODERNA**" la situación de abuso de los empresarios, y deterioro de salarios y condiciones de trabajo de las y los trabajadores del Transporte.

Se necesita un plan urgente para Acabar con las "**EMPRESAS-BUZÓN**". Empresas deslocalizadas en busca de conductores extranjeros con salarios más bajos, peores condiciones, ahorrando en seguridad social, obligándonos a vivir largos períodos en el camión, con desarraigo familiar, y presionándonos para priorizar la conducción y entrega de mercancía, sobre el cumplimiento de las normas laborales y de tráfico.

A estos perjuicios de carácter general que estamos sufriendo las y los conductores profesionales, debemos sumar el desprecio por la profesión, las ilegalidades, abusos y trampas de algunas empresas cargadoras, y de transportistas, mientras crece nuestra inseguridad física por robos, por mayor riesgo de accidente con jornadas agotadoras de trabajo, que incluyen no sólo conducir sino también la realización de la carga y descarga, con la amenaza permanente de la pérdida del empleo.

### "REIVINDICAMOS"

- Erradicar las **EMPRESAS-BUZÓN**
- IGUAL SALARIO POR IGUAL TRABAJO**
- PROHIBIR EL DESCANSO SEMANAL EN CABINA**
- ¡Realizar el descanso semanal en casa!
- Prohibición de carga y descarga por conductor/a
- Defensa de nuestro convenio

**EXIGIMOS UN PLAN PRECISO Y EFICAZ CONTRA EL DUMPING SOCIAL**, como ya 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 infractoras, erradicándolas del Sector Trans-

porte, 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, **según condiciones vigentes en el país donde se realiza el trabajo.** la directiva sobre el desplazamiento de trabajadores se aplica en todos los sectores, a conductores nacionales y extranjeros, incluido el cabotaje, desde diciembre de 1999. en España no se aplica jamás esta directiva.

**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 propias.

Acabar con la precariedad laboral, **que tienen consecuencias en el aumento de enfermedades profesionales, y disparan el número de accidentes y de muertes en el trabajo. Siguen aumentando con una media de un conductor fallecido diario**