

## UN COCTEL EXPLOSIVO: FATIGA Y SINIESTRALIDAD

Justo a la salida de esta edición están teniendo lugar en León unas jornadas organizadas por Federación de Servicios a la Ciudadanía Castilla y León, en colaboración con la Secretaría de Salud Laboral de CCOO de Castilla y León, sobre "FATIGA Y SINIESTRALIDAD": La salud laboral en el sector de carretera, en la que entre los diferentes objetivos a alcanzar se encuentran: el de describir y analizar las condiciones de trabajo de los conductores profesionales con testimonios en primera persona, a analizar los datos de siniestralidad de los conductores profesionales, tanto a nivel nacional como regional, resaltar las consecuencias de la sobrecarga de funciones y tareas además de la función de conducción, y concienciar a los conductores de las causas y consecuencia de la fatiga, a la vez que promover entre ellos hábitos saludables. Pero además tendrá lugar la presentación de un documental conformado por una serie de entrevistas a diferentes trabajadores y actores representativos del sector de transporte, que nos ayudan a definir y enmarcar las diferentes partes del problema que pueden aumentar la probabilidad de materialización del riesgo de accidente vial laboral, diferenciando tres bloques como son la fatiga, el sueño y el puesto de trabajo. Buscando concienciar sobre la realidad de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales y sus consecuencias en la seguridad. Permitiéndonos el análisis y la posterior reflexión que nos puede permitir cambiar y romper falsos mitos pues es un sector en el que en caso de accidente siempre se responsabiliza al conductor.

Y es que no en vano las cifras que manejamos no dejan lugar a dudas de que estamos ante un sector de especial peligrosidad. En 2015 ocurrieron 1559 accidentes mortales que suponen 1689 fallecidos en carretera, de ellos 152 víctimas estaban vinculadas a camiones y 34 a furgonetas y otros tipos de vehículos. Son los duros datos que arroja el sector del transporte por carretera. Cifras que tienen detrás una vida, que representan puestos de trabajo, condiciones laborales y situaciones particulares que se van repitiendo y extendiendo dentro del sector para terminar convirtiéndose en características inherentes que acucian a sus profesionales.

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, com-

probando en carne propia el brutal deterioro de las condiciones de vida y trabajo, ya de por sí penosas y peligrosas, a la vez que crece la inseguridad física por robos, la carga mental y física, la fatiga, el riesgo de accidente, se incrementan las jornadas agotadoras de trabajo, que incluyen no sólo conducir sino también la carga y descarga, con períodos sin volver a casa, para quizás acabar en la calle, en el paro, o lo que es peor, teniendo un accidente.



No olvidemos que los profesionales del transporte son trabajadores que disponen del vehículo como escenario diario de su actividad laboral, capaz de suscitar una siniestralidad que sólo se puede entender como consecuencia de las especiales características de la actividad de conducción; tiempo de trabajo, lugar de trabajo, carga física, mental, descansos recuperadores, entorno de descanso, etc ... y a las que se les suma otros problemas que afectan a la calidad de vida y salud del profesional del transporte por carretera que tienen su reflejo en las condiciones con las que estos profesionales pueden afrontar la jornada laboral al volante de un vehículo.

Por ese motivo, a los riesgos para la salud derivados de las propias condiciones de trabajo, debemos agregar los riesgos del entorno en el que se realiza la actividad de la conducción, como son los riesgos inherentes a la propia carretera, al tráfico, a la climatología, etc.

Por eso, no cabe duda que la mejora de la salud y seguridad de los conductores tiene un doble efecto; primero: la mejora de la eficiencia del propio sector y

segundo: la contribución a una mayor seguridad en las carreteras. Todo esto hace, desde el punto de vista de la Salud y Seguridad en el Trabajo, que el sector del Transporte de Mercancías por Carretera sea un sector de atención preferente.

Pero ciéndonos a la propia actividad como tal, el Transporte de Mercancías por Carretera ocupa dentro del tejido productivo de nuestro país un lugar que deberíamos calificar de estratégico. Y es que la eficiencia en la producción de bienes y servicios depende, en gran medida, del correcto desarrollo de la actividad del transporte en su función de distribución de materias primas, de productos intermedios y de productos finales. Pero no a cualquier precio.

Todo esto dibuja el contexto de una situación que se enmarca en un escenario determinado por la estructura del propio sector en el que existe un claro predominio de la pequeña y muy pequeña empresa con una importante presencia de trabajadores y trabajadoras autónomos, facilitando la aparición del Dumping social y el alquiler de vehículos sin conductor que los grandes flotas utilizan de forma sistemática para desprenderse de las plantillas de conductores propios, caldo de cultivo perfecto para el problema de los falsos Autónomos.

En general, son pormenores de una realidad que nos muestran la otra cara de un sector como es el del transporte profesional por carretera tan cotidiano y habitual como desconocido. No nos olvidemos que la conducción es un proceso laboral complejo. Conducir es percibir, tomar decisiones y ejecutar acciones. En multitud de estudios se ha dejado constancia del deterioro de la salud que sufre el conductor profesional: fatiga crónica, trastornos del sueño (como la apnea), desarrollo social, estrés, envejecimiento prematuro; y otros de carácter fisiológico como daños en la espalda, problemas circulatorios o digestivos. La seguridad en la carretera depende de la respuesta del conductor y éste debe estar al 100% de sus capacidades.

Y es que es más que evidente que los conductores profesionales debido a toda una gran variedad de estímulos externos accesorios presentan un elevado riesgo de accidentes por sueño y fatiga, hecho que se ve notablemente agravado en trabajadores a turnos, conductores que desarrollan largas jornadas de conducción sostenidas bajo efectos de drogas u otros estimulantes y también por aquellos conductores que presentan enfermedades relacionadas con el sueño y el descanso insuficiente.

## LA ASESORÍA RESPONDE

Estoy embarazada de 18 semanas, y me encuentro en situación de pluriempleo ya que tengo dos trabajos. En uno de ellos actualmente tengo suspendido el contrato por riesgo en el embarazo, ya que el puesto que ocupo tiene riesgos que están catalogados como muy peligrosos para el embarazo, y debido a que la empresa no me ha podido ni cambiar de puesto ni adaptármelo, la mutua procedió a tramitarme la prestación. El caso es que el otro trabajo que tengo no supone riesgo para el embarazo por lo que he venido trabajando de forma normal, sin embargo ayer tuve un percance y no pude ir a trabajar. Mi duda es si puedo coger la incapacidad temporal solo por este segundo trabajo o tendría que cursar la incapacidad temporal por en los dos trabajos.

Bien, antes de contestarte hay que dejar clara una cosa. De forma general la prestación de riesgo durante el embarazo es incompatible con la prestación por incapacidad temporal. De tal manera que en principio si una trabajadora se quiere acoger a la prestación de riesgo por embarazo,

uno de los documentos que tiene que adjuntar es un informe de su médico del Sistema Público de Salud, donde se certifica que la trabajadora no tiene ninguna patología y que por lo tanto no está cursando ningún proceso de incapacidad temporal.

Sin embargo, esta regla no se aplica de manera taxativa en los casos de pluriempleo o pluriactividad, como es el caso que tu expones. Solamente en estos casos, cuando la situación de riesgo durante el embarazo afecte a una o a alguna de las actividades realizadas por la trabajadora, pero no a todas, podría acceder al subsidio de incapacidad temporal en aquellas actividades que siga desarrollando y en las que no se haya declarado el riesgo.

Por lo tanto, en tu caso concreto, podrás cobrar la prestación por riesgo durante el embarazo del primer trabajo y la prestación por incapacidad temporal del segundo trabajo, ya que sí que serían compatibles.



POR TU SEGURIDAD  
CUENTA CON NOSOTROS



## PUBLICACIONES



### FACTORES DE RIESGO ERGONÓMICO E HIGIÉNICO EN EL SECTOR DEL AGUA

La Federación de servicios a la ciudadanía ha editado una tira de folletos informativos para diversos sectores. Con esta publicación se trata de informar a los trabajadores y trabajadoras del sector del agua, desde su tratamiento, distribución, red de saneamiento, potabilización. Concretamente en esta guía se abordan los riesgos ergonómicos y los higiénicos. Está demostrado que unas condiciones ergonómicas inadecuadas tienen consecuencias sobre la salud de las trabajadoras y trabajadores. En este sector existe una exposición generalizada a agentes químicos, ruido, agentes biológicos etc, con esta guía se pretende informar sobre las posibles consecuencias sobre la salud y cómo la empresa debe conseguir que la exposición sea lo menos dañina posible. Para su descarga:

<https://goo.gl/t0ta8T>

## “LOS ÚLTIMOS DATOS”

### “CON EL FUEGO NO SE JUEGA”

**“CCOO ha reivindicado más recursos para potenciar un modelo de prevención y extinción de incendios que sea solo público”**

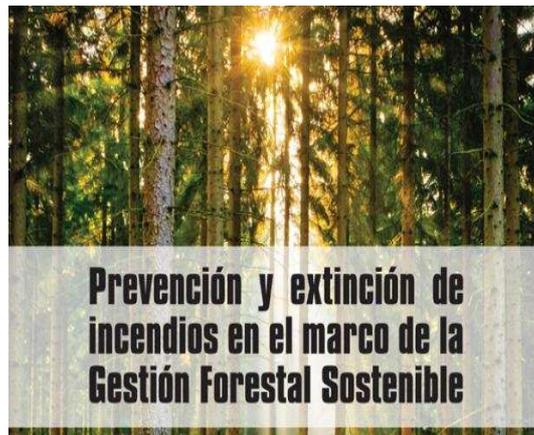
Esta petición se ha llevado a cabo en las jornadas sobre “Prevención y extinción de incendios en el marco de la Gestión forestal sostenible”, que tuvieron lugar el pasado día 26 de enero en Valladolid y donde se ha analizado el operativo de prevención y extinción de incendios de la Junta de Castilla y León.

En el seno de dichas jornadas, el Secretario de Salud Laboral, Seguridad Social y Medio Ambiente, CCOO de Castilla y León Mariano Sanz Lubeiro, ha afirmado que el sindicato apuesta por “internalizar” el servicio de extinción de incendios forestales en la Comunidad y que así sea totalmente público, al igual que ocurre en otras comunidades autónomas en este país. “Entiendo la complejidad para que la administración recupere la gestión pública del modelo puesto que, en la actualidad, se reparte entre lo público y lo privado. Pese a ello consideramos que se podría reforzar de manera importante el operativo contra incendios en la Comunidad. Se trata de contar siempre con un operativo más o menos dimensionado para dar respuesta a los incendios provocados en los meses de invierno, tal y como ha ocurrido estas semanas. No en vano, el 50% de la superficie de todo el territorio de la región es masa forestal y un 30% es arbolada”, ha manifestado.

Esta petición se hace en base las pésimas condiciones de trabajo de las cuadrillas que trabajan en el operativo y que pertenecen al ámbito privado. Y es que en palabras del propio Mariano se puede comprobar que. “Los contratos son de tres o cuatro meses, por lo que se convierte en un trabajo casi temporal y complementario. Por eso, durante la licitación del operativo, que se suele llevar a cabo entre febrero y marzo, estaremos vigilantes para que se cumplan las condiciones pactadas en el convenio”.

Prueba de ello es el estudio llevado a cabo por CCOO Castilla y León, donde se hace una comparativa del operativo de extinción de Castilla y León con el de otras seis regiones españolas, y donde los datos no dejan lugar a dudas ya que nuestra Comunidad se encuentra en el ranking de las peor posicionadas.

En la jornada tuvieron lugar varias mesas de debate, que han servido para ver que los posturas entre todos los agentes intervinientes distan mucho de estar de acuerdo. Sin embargo, y pesar de las discordancias hay en una cosa en la que sí se han puesto de acuerdo y es que este tipo de foros son esenciales para ir acortando distancias.



## NOTICIAS BREVES

CCOO consigue la primera incapacidad absoluta por migrañas. Tras seis años de luchas judiciales, los servicios jurídicos de CCOO han conseguido la primera sentencia de incapacidad permanente absoluta para un trabajador que padece migrañas. Ha sido un proceso largo, duro y laborioso ya que se trata de una enfermedad difícil de demostrar con criterios objetivos, pero finalmente, el empeño y la constancia han dado sus frutos.

La Comisión Europea ha publicado a fecha 10 de enero su segundo proyecto de revisión de la directiva de agentes cancerígenos en el trabajo, en el que renuncia a proteger a los trabajadores frente a los vapores de diésel, ya que no se incluyen los vapores de diésel en la lista de valores límites y en el campo de aplicación de la directiva, con lo que la Comisión Europea cede a las agresivas presiones del lobby patronal. Más de tres millones de trabajadores y trabajadoras de la Unión Europea están expuestos a los vapores diésel durante su actividad laboral. Si tenemos en cuenta la duración total de su vida laboral, el número de trabajadores y trabajadoras expuestos durante algún momento de su vida profesional se elevaría a 12 millones de personas en 2010 y podría llegar a los 20 millones en 2060.

El Consejo Regional de CCOO Castilla y León ha aprobado una resolución para que se investiguen los accidentes laborales. En dicha resolución se pide más medios para la inspección de las condiciones laborales y para la investigación de los accidentes laborales en nuestra Comunidad a la vista del peligroso incremento de los siniestros que estamos sufriendo. Desde que ha comenzado 2017 se han registrado ya dos accidentes mortales en la Comunidad, lo que ha hecho saltar las alarmas, por este motivo se ha decidido dar un toque de atención a las autoridades laborales para que extremen la prevención de los riesgos.

El estrés laboral prolongado aumenta el riesgo de sufrir algunos tipos de cáncer. Un estudio determina vínculos significativos entre acumular una intensa vida de trabajos y desarrollar cáncer de pulmón, colorrectal, estómago y linfoma no Hodgkin.

## LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA

**Sentencia Nº 956/2016 de Sala de lo Social del Tribunal Supremo, en la que se estima que el crédito horario del art. 68. Letra e) del Estatuto de los trabajadores es extensible a los delegados de prevención que no ostentan la condición de representantes legales de los trabajadores.**

El Convenio Colectivo del Grupo AENA establece que: “También podrá ser delegados de prevención aquellos trabajadores de Aena que aún no siendo Delegados del Comité Laboral, sean designados por este órgano de representación como tales”, acogiéndose a la opción que habilita el art. 35.4 LPRL y que admite la posibilidad de nombrar como delegado de prevención a un trabajador que no es miembro del comité de empresa.

Es a raíz de este párrafo donde se genera el conflicto, ya que tal y como se establece en el convenio colectivo cualquier trabajador puede ser elegido como delegado de prevención aunque no sea representante de los trabajadores y por lo tanto tampoco sea miembro del comité de empresa.

Pues bien, en esos casos la empresa se negaba a dar el crédito horario para llevar a cabo sus funciones como delegados de prevención alegando que no cumplían el requisito de haber sido elegidos como miembros del comité de empresa.

Ahora con esta sentencia, después de muchos años de litigios se ha venido a dar la razón a los trabajadores, al estimar íntegramente la demanda de los trabajadores sobre TUTELA DE DERECHOS FUNDAMENTALES, “declarando la vulneración del derecho a la libertad sindical por parte de la Entidad Pública Empresarial ENAIRE, declarando a su vez la nulidad de la decisión de la empresa de negar a los trabajadores a su derecho a disfrutar del crédito horario sindical, así como los demás derechos que le corresponden en su condición de delegados de prevención, debiendo cesar en la conducta”.