

1 Estos proyectos legislativos presentados por la Comisión Europea están
2 sometidos a un fuerte debate y choque de intereses por parte de los Estados
3 Miembros, asociaciones patronales y sindicatos, por la gran divergencia de las
4 legislaciones sociales de cada país.

5 Nos referimos a las directivas sobre la ordenación del tiempo de trabajo en el
6 transporte por carretera, y la relativa a la formación de los conductores
7 profesionales de mercancías y viajeros por carretera, así como a la propuesta
8 del Reglamento sobre tiempos de conducción máxima y descansos mínimos y
9 el que regulará la obligatoriedad de instalar limitadores de velocidad en los
10 vehículos de transporte, la implantación del nuevo tacógrafo digital y la
11 adjudicación de servicios públicos en el transporte de viajeros.

12 Estos proyectos, así como otros de carácter técnico, caminan hacia la
13 armonización y homogeneización de las condiciones sociales y laborales en
14 los Estados Miembros, así como la regulación de un marco común de
15 garantías mínimas, que ante la ampliación de la UE, con la entrada de los
16 países del Este, se puedan producir situaciones de competencia desleal y
17 “dumping social” en el sector del transporte, como consecuencia de las
18 precarias condiciones sociales, laborales y salariales en estos países.

19 En este capítulo y por el efecto que en el futuro inmediato va a tener la
20 Directiva sobre Tiempos de Trabajo en la Carretera, decir que el 23 de marzo
21 de 2005 finalizó el plazo que tenía el Gobierno para transponer la Directiva al
22 derecho español sin que sepamos cuando se publicara la transposición de la
23 Directiva que contiene como aspectos positivos:

24 ➤ Que después de tres años de obstáculos y bloqueos en el Consejo,
25 finalmente habrá una directiva para los trabajadores del transporte por
26 carretera.

27 ➤ La jornada de trabajo queda fijada en 48 horas semanales aunque
28 continua permitiendo alguna excepcionalidad.

29 ➤ Hace una definición más precisa del tiempo de trabajo para los
30 conductores.

31 ➤ Es la primera vez, en el ámbito de la Unión que hay una definición de
32 trabajador por cuenta propia, y también una definición de falso
33 trabajador por cuenta propia, a los que se aplicará la Directiva de
34 Tiempos de Trabajo.

35 Sin embargo, nos parece excesivo el periodo dado para la aplicación de la
36 Directiva a los autónomos, en nuestra opinión por criterios de seguridad vial y
37 laboral en la carretera y por competencia, reivindicábamos que estuvieran
38 incluidos desde el primer día. Así mismo la definición de disponibilidad no es
39 la que proponíamos nosotros y el trabajo nocturno para los trabajadores
40 móviles, se limita a diez horas dentro de un periodo de veinticuatro horas, y

1 no de ocho horas como nosotros queríamos.

2 **2.- MARCO NACIONAL**

3 **2.1- PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres)**

4 Objetivos del PEIT establecidos por acuerdo del consejo de ministros, 16 julio
5 2004

- 6 ➤ Impulsar el desarrollo económico y la competitividad de la economía.
- 7 ➤ Fortalecer la cohesión social y territorial
- 8 ➤ Incrementar la calidad y seguridad de las infraestructuras y servicios del
9 transporte
- 10 ➤ Contribuir a la movilidad sostenible

11 Este nuevo proyecto del Ministerio de Fomento afectará de forma muy
12 importante y de manera directa al Sector de Carreteras y Urbanos por su
13 importancia en el desarrollo de las infraestructuras del transporte por carretera,
14 es necesario influir para que se consideren las aportaciones del sector desde un
15 punto de vista social, político y sindical intentando participar en los órganos
16 de debate y decisión

17 **2.2-MERCANCÍAS.**

18 Dentro de nuestras fronteras el transporte por Carretera no está al margen de
19 los cambios que se están produciendo en el mundo y si hace solo cuatro años
20 se apreciaba un proceso de atomización del tejido empresarial, hoy la
21 tendencia globalizadora camina en sentido contrario. Las carreteras continúan
22 siendo el medio dominante en el transporte interior de mercancías.

23 La velocidad y la fiabilidad en los tiempos de entrega constituyen requisitos
24 fundamentales.

25 A medida que aumenta la complejidad y las demandas de la entrega "justo a
26 tiempo", las compañías recurren cada vez más a subcontratar los servicios de
27 entrega, antes realizada por su flota de reparto interna.

28 Incluso, algunos organismos mundiales tan importantes como el Banco
29 Mundial, por ejemplo, fomentan esta tendencia.

30 La reestructuración de la gestión de los transportes y el avance de las nuevas
31 tecnologías de mercadotecnia, almacenaje y seguimiento de las mercancías
32 están acentuando la importancia de los empleos "sedentarios" en el transporte
33 de mercancías. Los centros de distribución se han convertido en un eslabón
34 estratégico de la cadena logística.

1 Una gran parte de este trabajo de almacenamiento y oficina los realizan
2 trabajadoras. Esta situación representa un desafío para las organizaciones
3 sindicales en la tarea de organizar a estos nuevos colectivos.

4 La consecuencia de la aparición de la logística en el transporte de mercancías,
5 pero también de pasajeros, resultan desiguales. En los países en desarrollo la
6 influencia, por ahora, parece insignificante. Pero las compañías
7 multinacionales e ínter modales de la logística se están convirtiendo con
8 celeridad en la fuerza dominante del transporte mundial. Impulsan el proceso
9 de liberalización y desregulación y borran las líneas que dividían a los
10 distintos modos de transporte.

11 Sin embargo, esta novedad en el sector es desconocida y poco comprendida
12 por los sindicatos y sus afiliados. De ahí la gran importancia de sensibilizar
13 sobre la aparición de la logística y de sus efectos. Un objetivo y un reto que
14 nos planteamos desde el Sector de Carreteras.

15 **2.3-VIAJEROS, TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO.**

16 Reforzar la calidad del transporte por carretera, garantizando la seguridad vial
17 e impulsando la armonización social y fiscal. También debiera apoyarse una
18 nueva política de tarifas que elimine la tentación de dumping (eludiendo las
19 normas sociales y de seguridad) con precios a la baja, fruto de la presión
20 derivada de la competencia empresarial.

21 Pero todas estas medidas perderán sentido si no se dirigen a una política de
22 transportes al servicio de los usuarios, cuyos derechos correlativamente deben
23 incentivar el desarrollo de la calidad de las prestaciones y la garantía de las
24 obligaciones de servicio público.

25 Con este enfoque, la más urgente actuación debiera encaminarse a defender
26 una política de transporte urbano socialmente eficiente y sectorialmente
27 integradora. Una política que apueste decida y claramente, por la defensa a
28 ultranza del derecho de los ciudadanos a un transporte público de calidad,
29 intermodal, respetuoso con el medio ambiente y a precios asequibles, en
30 general, y diferenciados en particular. Este transporte, de titularidad pública,
31 debe ser planificado y controlado por el estado central, autonómico y local.

32 Conscientes del proceso de liberalización en marcha, entendemos que este no
33 debe significar en ningún caso el desmantelamiento de los servicios públicos.
34 Empresas públicas y privadas deben coexistir en la prestación de un transporte
35 urbano de calidad y de titularidad pública.

36 Coincidimos con la Comisión Europea en que las necesidades de los
37 ciudadanos deben ser el criterio principal que rija las decisiones en el ámbito
38 del transporte.

1 En este punto, la propia organización del transporte urbano resulta
2 determinante para armonizar servicios en beneficio de los ciudadanos, de tal
3 modo que puedan garantizar:

- 4 ➤ La integración de diferentes operadores públicos y privados sujetos a
5 un adecuado régimen concesional.
- 6 ➤ La materialización de la intermodalidad con una apropiada
7 infraestructura de intercambiadores.
- 8 ➤ La unificación de tarifas con abonos de transporte en áreas
9 homogéneas, que permita el libre uso de los viajeros.

10 **3.- EL SECTOR EN CIFRAS.**

11 El sector engloba a un número de trabajadores que se aproxima a los 446.000
12 (asalariados). Se mantiene una tendencia al crecimiento del empleo, aunque
13 una de las características más importantes y preocupantes es el grado de
14 temporalidad (28%).

15 El reparto de empleo por subsectores es:

16	<u>SUBSECTOR</u>		<u>NUMERO DE TRABAJADORES</u>
17	Mercancías		310.000
18	Viajeros		100.000
19		Taxi	17.000
20		Autobús Urbano	26.000
21		Discrecional	18.000
22		Regular	1 30.000
23		Metro	9.000
24	Garajes y Aparcamientos		6.500
25	Autopistas		6.000
26	Ambulancias		11.000
27	Mensajería		4.000
28	Entrega Domiciliaria		6.000
29	ORA		3.500

30 El Sector aporta el 3,3 % a la producción nacional (P.I.B.) y el 39,6% en el
31 conjunto de la Federación.

32 El 92% de los trabajadores del Sector de la Carretera son hombres y el 8%
33 mujeres.

34 De los 774.000 asalariados de la FETCM, casi el 58%, 446.000 trabajadores
35 pertenecen al Sector de la Carretera.

36 Los contratos más utilizados son: eventual por circunstancias de la producción
37 (50%) y obra o servicio (24%).

1 Aproximadamente 28.000 trabajadores están inscritos en el INEM como
2 demandantes de empleo (paro registrado el 5,9%).

3 **3.1.- ESTRUCTURA DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA**

4 El número **total de convenios vigentes en 2004 en la Federación**, (sector y
5 empresa), es de **432** (100%), encontrándose **afectados 343.239**
6 **trabajadores/as**.

7 En el sector de carreteras, si observamos los **convenios pendientes de ser**
8 **negociados** en los años 2001, 2002 y 2003 son **146 convenios** que afectan a
9 **97.405 trabajadores/as**.

10 En el Sector de Carreteras existen 283 convenios vigentes (65,50% del total de
11 la Federación), afectando a un total de 234.337 trabajadores (68,27%), es
12 decir, **más de la mitad**, tanto en convenios como en trabajadores del conjunto
13 de la Federación.

14 **CONVENIOS COLECTIVOS VIGENTES DEL ÁMBITO DE LA** 15 **CARRETERA SEGÚN SU TERRITORIALIDAD**

SECTOR DE CARRETERAS Y URBANOS			
	SECTOR	EMPRESA	TOTAL
C. ESTATALES.	3	0	3
TRAB. AFECT.	39.040	0	39.040
C. COM. AUTÓNOMAS	26	49	75
TRAB. AFECT	41.407	17.844	59.251
C. INTERPROV.	0	13	13
TRAB. AFECT.	0	3.439	3.430
C. PROVINCIALES.	71	121	192
TRAB. AFECT.	117.097	15.510	132.607
TOTAL CONV.	100	183	283
TOTAL TRAB. AFECT.	197.544	36.793	234.337

16 En este sentido, el Sector trabajará para dotar de Convenio Marco a los
17 subsectores que todavía no cuentan con él, con el fin de articular la
18 Negociación Colectiva de manera adecuada y establecer las materias de
19 negociación en los distintos ámbitos. Así mismo continuaremos profundizando
20 y desarrollando aquellos Convenios de ámbito estatal que inicialmente
21 nacieron para sustituir a las derogadas ordenanzas laborales y que es necesario
22 llenar de contenido.

23 Un cuadro significativo de los convenios vigentes negociados en el 2004 y que
24 muestra la subida salarial media (2,88%) y algo tan importante como las
25 cláusulas de revisión (que cubren al 88,76% de los trabajadores del sector), es
26 el siguiente:

27

1 **TOTAL CONVENIOS COLECTIVOS VIGENTES DEL ÁMBITO DE**
2 **LA CARRETERA EN SU TOTALIDAD, CON SUBIDA SALARIAL**
3 **MEDIA Y CLÁUSULA DE REVISIÓN**

Datos Totales		Empresa		Sector		Total	
Total Convenios							
Número de Convenios		183		100		283	
Trabajadores Afectados		38.783		197.544		234.337	
Empresas Afectadas		2		574		576	
Subida Salarial Media		2,80%		2,88%		2,88%	
Cláusula Revisión	Número de Convenios	103		69		220	
	Trabajadores y % de afectados	80,22% 29.518		79,61% 157.262		88,76% 208.000	
	Empresas Afectadas	103		27.891		30.585	

4- ACTUACIÓN DEL SECTOR - Acción Sindical -

5 El Programa de Acción de UGT recoge los principales retos de la acción
6 sindical para el conjunto del Sindicato así como las finalidades que persiguen
7 sus propuestas, medidas y acciones que en el ámbito laboral se resumen en:

- 8 ➤ Conseguir un empleo estable, digno, seguro y con derechos para todos.
- 9 ➤ Fortalecer la democracia en la empresa y defender los derechos
10 colectivos.
- 11 ➤ Construir un nuevo pacto Trabajo-Capital.
- 12 ➤ Fortalecer el carácter protector y regulador de la negociación colectiva
13 y la política salarial.

14 El Sector de Carreteras y Urbanos compartiendo plenamente el Programa de
15 Acción de UGT y de nuestra Federación, pretende articular en coherencia con
16 este proyecto, unas líneas generales de política sindical que permitan el
17 desarrollo de la acción sindical en el ámbito sectorial con igual perspectiva de
18 crecimiento del empleo estable, consolidación del Estado del Bienestar y el
19 fomento de las iniciativas solidarias.

20 Sin menoscabo de las propuestas en otros niveles, la actuación sindical del
21 Sector se corresponderá con las siguientes reivindicaciones:

- 22 ➤ Reconocimiento y tipificación de las enfermedades profesionales.
- 23 ➤ Elaboración de programas preventivos de salud en el transporte.
- 24 ➤ Control exhaustivo sobre las horas de conducción y los tiempos de
25 disponibilidad y tiempos de descanso, ya que de ello depende la
26 seguridad de todos en las vías públicas o circulatorias, observando para
27 ello todas las medidas sancionadoras oportunas.
- 28 ➤ Potenciar la formación y reciclaje profesional de los trabajadores, a
29 través del FORCEM, negociando con las patronales del sector los
30 programas de formación continua de los trabajadores.

- 1 ➤ Rechazo a la privatización de empresas públicas en el sector, que ponen
2 en peligro el derecho esencial de los ciudadanos al transporte y tiene
3 nefastas consecuencias sobre los niveles de empleo y las condiciones
4 laborales de los trabajadores de las empresas una vez privatizadas.
- 5 ➤ Creación y potenciación de entes consorciados en las áreas
6 metropolitanas, con participación de las diferentes administraciones
7 públicas con competencias de transporte en el ámbito respectivo y los
8 agentes sociales, que asuman responsabilidades globales de
9 planificación, comercialización y gestión del tráfico y red viaria,
10 basados en la coordinación multimodal del transporte colectivo.
- 11 ➤ Potenciación del transporte colectivo frente al uso indiscriminado del
12 vehículo privado. La falta de una auténtica política de transporte
13 colectivo ha generado enormes desequilibrios y distorsiones
14 económicas, especialmente en las grandes ciudades, con enormes
15 dificultades para el normal desarrollo de la vida cotidiana e importantes
16 deterioros en el medio ambiente.
- 17 ➤ Financiación adecuada de los transportes públicos, que posibilite una
18 política de tarifas capaz de disuadir de la utilización del vehículo
19 privado, por confort, puntualidad, frecuencia, precio, y simplificación
20 de los títulos del transporte público.
- 21 ➤ La estructuración de la negociación colectiva, para todos, con
22 convenios estatales de subsectores y su articulación.
- 23 ➤ Intensificar la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), mejorando la
24 coordinación entre las diferentes administraciones competentes y
25 articulando la labor inspectora de equipos móviles.
- 26 ➤ Potenciar la labor inspectora en materia de control de ocupación, de
27 cargas, pesaje y tacógrafo, generando en el transportista la sensación
28 indiscriminada de control.
- 29 ➤ La Dirección General de Transportes debe intensificar las revisiones
30 anuales en las diferentes empresas, a fin de verificar que concuerden los
31 discos diagrama con el kilometraje realizado, y así conseguir ampliar la
32 instalación de limitadores de velocidad.
- 33 ➤ El fomento del empleo estable, dignificando sus condiciones.
- 34 ➤ Ordenar y regular la jornada laboral y su progresiva reducción.
- 35 Sin lugar a dudas, la jornada de trabajo es en nuestro sector el capítulo que
36 genera más dificultades tanto en su regulación como en la reducción. Es
37 conveniente por tanto explicitar los objetivos del Sector:

1 **a.- Corregir la degradación de la jornada de trabajo en el sector.**

2 La jornada laboral en el Sector apenas ha mejorado en los últimos veinte años
3 después de la Ley de 1983 que estableció el máximo de las 40 horas semanales
4 y los 30 días naturales de vacaciones, lo que suponía 1826 horas anuales.

5 Todavía hoy, en la carretera, la jornada anual sigue rondando las 1800 horas
6 anuales (casi 40 semanales).

7 Las reducciones semanales de jornada apenas han supuesto unos minutos / año
8 y ello ha perjudicado a la evolución del empleo.

9 Pero mayor gravedad encierra la actual regulación de la jornada en el sector,
10 degradada por:

11 ➤ La desregulación de la reforma laboral de 1994, que únicamente
12 mantiene fijo el límite máximo anual de jornada.

13 ➤ La aplicación del RD 1561/95, consagrando en el sector la
14 irregularidad de la jornada diaria y semanal.

15 ➤ La escasa regulación de la negociación colectiva en el sector,
16 que ha permitido el mantenimiento de ese tratamiento especial
17 de jornada.

18 Para completar este cuadro hay que añadir la laxitud en la aceptación y
19 realización de las horas extraordinarias en el sector, en algunos casos
20 facilitados por la vieja calificación de horas estructurales y / o de presencia.

21 Aunque el sector ofrece un panorama general de degradación en la duración y
22 sobre todo, en la ordenación de la jornada, cabe presentar interesantes logros
23 en algunos convenios que pueden servir de referencia para la negociación
24 colectiva de los próximos años, tales como:

25 ➤ Algunos compromisos plurianuales de reducción de jornada.

26 ➤ Mejoras frente al RD 1561, desde su no-aplicación, hasta la
27 reducción del tiempo de presencia y el aumento del descanso
28 semanal de dos o más días.

29 ➤ Topes en la jornada completa (incluidas las horas
30 extraordinarias) y límites a las horas extras.

31 ➤ Transformación de las horas extraordinarias en nuevos empleos
32 y de compensación por descansos.

33 En suma, los avances en esta materia ya tienen algunos puntos de referencia y
34 permiten formular, con todo realismo, el empeño estratégico del Sector en la
35 reducción y reordenación de la jornada laboral.

1 **b) Superar la regulación del R.D. 1561**

2 En abril de 1995 se elaboró una propuesta de un acuerdo para la regulación de
3 las jornadas especiales que ordenase el tiempo de trabajo en el sector frente a
4 la irregular distribución amparada por el RD 1561/95

5 Las bases de esta propuesta sindical, todavía vigentes, deben incorporarse a
6 las plataformas de convenios y entre ellas cabe destacar:

- 7 1. Una amplia definición del trabajo efectivo, con las tareas
8 auxiliares y de gestión.
- 9 2. Jornada efectiva diaria con un máximo de 9 horas y un mínimo
10 de 7 horas con 39 horas semanales como máximo.
- 11 3. La reducción de las horas de presencia hasta las 15 horas como
12 máximo, con un valor de 150% de las horas ordinarias.
- 13 4. La duración máxima de la jornada (tiempo efectivo y tiempo de
14 presencia) de 12 horas diarias.
- 15 5. El descanso semanal de 48 horas, en la residencia del trabajador.
- 16 6. Un primer objetivo, la consideración de horas extraordinarias las
17 que rebasen de las 39 horas semanales o las 9 horas diarias, en el
18 propósito de UGT a medio plazo de supresión de las horas
19 extraordinarias.
- 20 7. La restricción del trabajo nocturno, con especial limitación a las
21 actividades de conducción y seguridad.

22 **c) Objetivos claves para la negociación de la jornada**

23 1. La reducción de la jornada

24 Se trata de avanzar en esa dirección, en todo caso como objetivo
25 plurianual y utilizando las más amplias fórmulas de compromiso:

- 26 ➤ Reducción de la jornada semanal.
- 27 ➤ Aumento de los días de descanso, vacaciones y permisos
28 formativos.
- 29 ➤ Utilización de los contratos de relevo y la conversión
30 voluntaria a tiempo parcial.

31 2. La reordenación de la jornada, frente a la excepcionalidad del
32 sector.

33 Se persigue la total inoperatividad del RD 1561, buscando una
34 nueva regulación en el sector que equilibre la distribución de la

1 jornada, garantice la seguridad en el transporte y avance en los
2 nuevos criterios comunitarios frente a la excepcionalidad que ha
3 habido hasta la fecha en las jornadas especiales.

4 Los contenidos de esa nueva regulación, a recoger en los
5 convenios, debieran ser:

6 3. Las horas extraordinarias desde el control de la supresión

7 Nuestro objetivo es la total supresión de las horas
8 extraordinarias, salvo las de fuerza mayor, descritas en términos
9 de siniestro, peligro para las personas y daño a instalaciones.

10 Las horas extraordinarias actuales tendrían que transformarse en
11 nuevos contratos indefinidos, como compromiso básico de
12 empleo.

13 De modo inmediato, cómo mínimo, sería preciso su reducción a
14 60 horas anuales y el establecimiento de los topes diarios de 2
15 horas y mensual de 10 horas.

16 En este caso deberían ser compensadas por descanso con una
17 hora y tres cuartos por cada hora y computadas a los efectos de
18 topes diarios de 2 horas.

19 4. El control eficaz del tiempo de trabajo y las cláusulas de jornada

20 La plasmación en el convenio de la nueva ordenación de la
21 jornada, debería recogerse en un paquete articulado de cláusulas
22 claras, cada una de ellas dedicadas a regular un aspecto de la
23 jornada.

24 Además, habría que incorporar una cláusula de aprobación de
25 horarios, que regule los compromisos de confección de
26 calendario laboral.

27 Por último, para un control eficaz del tiempo de trabajo se debe
28 recoger, en una cláusula, el derecho de información mensual
29 sobre la jornada realizada por cada trabajador.

30 **Observatorio social para el transporte por carretera**

31 Tras varios años de reivindicar su creación por parte de los sindicatos en el
32 seno del Consejo Nacional del Transporte Terrestre, en marzo de 2000 la
33 Dirección General de Transportes por Carretera – Ministerio de Fomento,
34 impulsa la creación de un **Observatorio Social en el Transporte por**
35 **Carretera**, con el objetivo de un mejor conocimiento del sector, en sus
36 ámbitos de mercancías y viajeros, en materias tales como la seguridad,
37 condiciones de trabajo, tiempos de conducción y descanso, volumen de

- 1 conductores autónomos y asalariados, estadísticas sobre empresas, número de
2 vehículos, matriculaciones y Km. recorridos en cada segmento del transporte.
- 3 La finalidad del observatorio es realizar un seguimiento continuo de las
4 materias antes señaladas y poner en conocimiento del sector la información
5 que se viene obteniendo por parte de la Administración, así como las
6 actuaciones llevadas a cabo por los Ministerios con competencias en el
7 transporte: Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento, Interior y Hacienda.
- 8 En el observatorio tienen presencia la Administración, representada por los
9 Ministerios de Fomento, de Interior y de Trabajo, los sindicatos, UGT y
10 CC.OO., y el Comité Nacional de Transportes.
- 11 Fruto del trabajo de este nuevo observatorio, ha sido la elaboración del Plan
12 Estratégico (Plan PETRA) para el sector de transportes de mercancías,
13 firmado el 25-6-2001 por el Ministro de Fomento, UGT, CCOO y el Comité
14 Nacional de Transportes.
- 15 En la actualidad el observatorio es un organismo en el que el Ministerio de
16 Fomento traslada a los agentes sociales los trabajos que realiza, pero éstos no
17 participan de manera activa en el diseño de las agendas de trabajo, la
18 planificación de los objetivos, las orientaciones de los trabajos, etc...
- 19 UGT propone que el Observatorio sea un órgano de participación real, no de
20 mera representación de los agentes sociales, que en la actualidad actúan como
21 simples “oyentes” privilegiados de la actividad del Observatorio.
- 22 Proponemos, además, optimizar y rentabilizar los recursos empleados en el
23 trabajo del Observatorio orientando su actividad hacia la obtención de líneas
24 de actuación para el sector que sean realmente aplicables. Para ello no sólo es
25 necesaria la recopilación de datos, sino que los trabajos que se realizan deben
26 incluir conclusiones, valoraciones y propuestas. Se trataría, por establecer una
27 referencia, de realizar un trabajo similar al que desarrolla el Consejo
28 Económico y Social pero en el ámbito que nos corresponde.
- 29 Algunos de los temas que podrían ser objeto de tratamiento por el
30 Observatorio, si se le diera esa nueva orientación, serían: estructura productiva
31 del sector, aplicación de las nuevas tecnologías, análisis de los condicionantes
32 ambientales, satisfacción de los consumidores y usuarios, aplicación de
33 nuevos sistemas de gestión, accidentalidad y seguridad vial, negociación
34 colectiva, prevención de riesgos laborales, formación, etc.
- 35 Consideramos que esta nueva orientación del trabajo es imprescindible para
36 realizar un análisis sistemático y continuado del funcionamiento y
37 características del sector, de tal forma que nos podamos adelantar a la
38 evolución del conjunto de los transportes, algo imprescindible si tenemos en
39 cuenta el proceso de integración europea y las líneas de evolución hacia la
40 convergencia intermodal en el sector.

1 Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

2 Mediante la aprobación del RD 2168/98 de 9 de octubre, el Ministerio de
3 Interior crea el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad en la Circulación
4 Vial, como un órgano consultivo para el impulso y mejora de las condiciones
5 de tráfico y la seguridad vial, tanto en su vertiente urbana como interurbana.

6 El Pleno del Consejo Superior es un macro-órgano con unos 60 miembros,
7 presidido por el Ministro del Interior, con un representante de cada ministerio;
8 uno por comunidad autónoma, diez por los ayuntamientos y 26 vocales de
9 todo tipo de asociaciones y organizaciones: profesionales, económicas y
10 sociales que tienen relación con la materia y que van desde la Cruz Roja,
11 aseguradores, constructoras, auto-escuelas, consumidores, usuarios, asistencia
12 en carretera, fabricantes de vehículos, y los sindicatos UGT y CC.OO.

13 El Pleno del Consejo se reúne al menos una vez al año y ejerce las siguientes
14 funciones:

- 15 ➤ Elaborar los planes de actuación en materia de seguridad vial.
- 16 ➤ Asesorar en materia de tráfico y seguridad.
- 17 ➤ Informar o proponer sobre normativa que afecten a la seguridad vial,
18 tráfico, circulación por carretera.
- 19 ➤ Coordinar e impulsar actuaciones relacionadas con el tráfico y la
20 seguridad vial.

21 La tarea más importante del Consejo Superior es la elaboración del Plan
22 Nacional Anual de Seguridad Vial que se eleva posteriormente al Gobierno
23 para su aprobación y desarrollo.

24 **5.- ENFERMEDADES PROFESIONALES**

25 Por otro lado, el reconocimiento de las **Enfermedades Profesionales**
26 constituye una de las reivindicaciones centrales e históricas del Sector.

27 El Sector de Carreteras y Urbanos, viene mostrando su preocupación por el
28 creciente deterioro de las condiciones en que se realiza la actividad del
29 transporte por carretera y sus innegables repercusiones en la calidad de vida y
30 de trabajo del conductor y por ende en su salud.

31 Además de ello, y sin duda como concausa favorecedora de muchos siniestros,
32 también en éste sector de actividad se dan condiciones de trabajo
33 particularmente **penosas** que sólo escasamente se reconocen como causantes
34 de enfermedades profesionales, si bien son evidentes sus orígenes en el
35 proceso de trabajo.

36 En muchos casos, el conductor realiza tareas no propias de su puesto de

1 trabajo que pueden dar lugar a enfermedad (principalmente carga y descarga).

2 Relacionado con lo anterior, se producen **trastornos músculo –esqueléticos**
3 derivados de la postura sedentaria de conducción o del manejo de cargas,
4 **alteraciones del sueño** debido a la variedad de horarios de trabajo, **fatiga** por
5 las prolongadas jornadas, **trastornos digestivos**, problemas de **audición y**
6 **visión** siendo sólo algunas de las más habituales enfermedades relacionadas
7 con el trabajo que sufre este colectivo.

8 Pese a ello, esta situación no encuentra su reflejo en las estadísticas oficiales y
9 ello porque el **actual sistema de notificación y registro de enfermedades**
10 **profesionales presenta una orientación básicamente indemnizatoria**, de
11 ahí su carácter limitativo.

12 Además se basa en realidades de salud típicas del pasado mundo industrial,
13 por lo que hoy no refleja los nuevos modos de enfermar. En particular los
14 deterioros de salud no agudos y además de origen multicausal se encuentran
15 ajenos al sistema de declaración de enfermedades profesionales.

16 En este sentido, el Sector, seguirá trabajando por conseguir ampliar y
17 actualizar la actual normativa vigente de Seguridad Social, sobre
18 Enfermedades Profesionales, que data de 1978, y en la actualidad supone una
19 interpretación restrictiva de la relación entre el trabajo y sus efectos nocivos
20 sobre la salud y, no garantiza la adecuada vigilancia y prevención consiguiente
21 de las enfermedades derivadas del trabajo, adaptándola al concepto más
22 amplio de daño derivado del trabajo, establecido en la Ley de Prevención de
23 Riesgos Laborales.

24 Asimismo, debemos intensificar y relanzar ésta reivindicación en todos los
25 foros posibles (políticos, institucionales, sociales, etc.) y, también a través de
26 la negociación colectiva.

27 Profundizar en esta tarea es el objetivo del Sector para los próximos años. En
28 el 2001 se puso en marcha un Estudio sobre “La salud laboral en el Sector del
29 Transporte de Mercancías por Carretera” que junto con el estudio de la
30 carretera de la Escuela Nacional de Medicina del Trabajo han de ser la
31 herramienta que nos permita argumentar y conseguir el doble objetivo
32 históricamente perseguido por el Sector de Carreteras, tanto respecto de la
33 salud de los trabajadores del transporte como de la posibilidad de su jubilación
34 anticipada, estrechamente ligada con lo anterior.

35 **6.- LA CARRETERA Y LA JUBILACIÓN ANTICIPADA**

36 A los problemas generales de la regulación de la jubilación anticipada se
37 añaden otros problemas específicos que afectan a colectivos integrados en este
38 sector.. Por lo que respecta a los problemas generales somos de la opinión de
39 que hay **tres prioridades** a las que no podemos renunciar:

- 1 ➤ La primera, la regulación definitiva del derecho a la jubilación
2 anticipada y voluntaria, derecho que se reconoce en la práctica totalidad
3 de países e incluso en normas internacionales; es verdaderamente
4 contradictorio y retrógrado, reconocer el derecho a seguir trabajando
5 después de los 65 años de edad y no reconocer el derecho objetivo a
6 jubilarse voluntariamente antes de dicha edad.
- 7 ➤ La segunda, la reducción de los coeficientes reductores pues los
8 actuales suponen más bien una confiscación de derechos de pensión.
- 9 ➤ En tercer lugar, **la ampliación de colectivos** a los que habría que
10 reducir la edad de jubilación por realizar trabajos penosos, peligrosos o
11 insalubres.

12 Esta última cuestión atañe especialmente al colectivo de **transportistas por**
13 **carretera**, sean de viajeros o mercancías, inexplicablemente excluidos de esos
14 beneficios cuando su trabajo es de especial riesgo, acentuado por un deterioro
15 de la salud. Son muchos los países que prevén un adelanto en la edad de
16 jubilación para este colectivo pues es evidente que los riesgos, para sí y para
17 terceros, aumenta con la edad. Y sólo es cuestión de sensibilidad social y
18 voluntad política puesto que ya la actual Ley General de Seguridad Social
19 prevé (artículo 161.2) la posibilidad de ampliar por parte del Ministerio de
20 Trabajo esos beneficios de rebajar la edad mínima de jubilación a otras
21 actividades profesionales que tengan elevada siniestralidad o peligrosidad.

22 Las peculiares condiciones de la actividad de este sector exigen la superación
23 de exámenes médicos y psicofísicos, con carácter periódico, y vienen a
24 producir el efecto de la retirada progresiva de los permisos o licencias de
25 conducción en fechas anteriores a la edad en que dichos trabajadores pueden
26 alcanzar, en la Seguridad Social, pensiones de jubilación.

27 En la actividad desarrollada por los conductores del transporte por carretera
28 concurren las circunstancias exigidas legalmente para rebajar la edad ordinaria
29 de jubilación.

30 Esta reducción ha de efectuarse mediante coeficientes bonificadores aplicables
31 al tiempo de trabajo efectivamente realizado en esta actividad, que haga
32 posible en cada caso, cumpliendo los demás requisitos legales, el percibo de la
33 pensión de jubilación con anterioridad al cumplimiento de la edad exigida con
34 carácter general.

35 En su día se presentó ante la Administración una propuesta acordada
36 conjuntamente por UGT, CCOO y las patronales del sector. La propuesta iba
37 dirigida hacia el colectivo de trabajadores del transporte pesado (más de 9
38 plazas en viajeros y más de 3,5 Tm. de carga útil en mercancías) y transporte
39 ligero (menos de 9 plazas y menos de 3,5 Tm.), ya sea por cuenta ajena o
40 propia, de transporte público o privado. Para estos trabajadores se establece la
41 jubilación anticipadamente a partir de los 60 años, con coeficientes

1 bonificadores que serán del 0,30 para mercancías peligrosas, del 0,25 para el
2 resto del transporte pesado y del 0,20 para transportes ligeros.

3 Otras características de esta propuesta son:

4 1. La edad mínima de 65 años para tener derecho a la pensión de
5 jubilación se reducirá en un período equivalente al que resulte de
6 aplicar al tiempo efectivamente trabajado en la categoría de conductor
7 el coeficiente que corresponda de conformidad con la siguiente escala:

8 a) el 0,30 en la de conductor de transporte por carretera de
9 mercancías peligrosas.

10 b) El 0,25 en la de conductor de transporte por carretera y
11 urbano.

12 c) El 0,20 para el transporte ligero, entendiéndose por tal el
13 transporte de mercancías de menos o igual a 3,5 Tm. Y el
14 transporte de viajeros inferior a 9 plazas.

15 2. Para el cómputo del tiempo efectivamente trabajado a efectos de lo
16 dispuesto en el punto anterior, se descontarán todas las faltas al trabajo,
17 sin más excepciones que:

18 a) Las que tengan por motivo baja médica por enfermedad
19 común y/o profesional y accidente, sea o no de trabajo.

20 b) Las autorizadas en las correspondientes normas laborales
21 con derecho a retribución.

22 3. El período de tiempo que resulta rebajada la edad de jubilación del
23 trabajador, de conformidad con lo establecido en los puntos anteriores,
24 se computará como cotizado a exclusivo efecto de determinar el
25 porcentaje aplicable, para calcular el importe de la pensión de
26 jubilación.

27 4. Tanto en la reducción de edad como su cómputo a efectos de
28 cotización, serán de aplicación a los trabajadores que habiendo estado
29 comprendidos en el ámbito de aplicación que se contempla, tenga lugar
30 en cualquier régimen de Seguridad Social.

31 5. Cuando la jubilación afecte a trabajadores que se encuentren realizando
32 simultáneamente algunas de las actividades comprendidas en esta
33 propuesta y otra u otras que den lugar a su inclusión en el Régimen
34 General de la Seguridad Social, se aplicará lo dispuesto en el número
35 anterior, exclusivamente en lo que se refiere a la reducción de edad.

36 Se considera preciso el establecimiento de tales coeficientes, sin perjuicio de
37 que la experiencia que se obtenga en la gestión de este Régimen Especial,

1 puedan aconsejar una revisión al alza de los mismos.

2 Asimismo, el colectivo de conductores será el beneficiario principal de dichas
3 reducciones en la edad de jubilación, sin perjuicio de posteriores ampliaciones
4 a otros colectivos, dentro del sector del transporte por carretera, que por sus
5 peculiares condiciones de trabajo se revise la opción de su inclusión en este
6 Régimen.

7 Por último, el establecimiento de este Régimen por coeficientes no será
8 incompatible con otras disposiciones con respecto a la edad de jubilación que
9 se incluyan en un Plan de Reconversión para el sector del transporte por
10 carretera.

11 **7.- LEY DE SEGURIDAD VIAL**

12 Para nosotros la Ley de Seguridad Vial que pretende El Ministerio del Interior
13 a través de la Dirección General de Tráfico está concebida para beneficio de
14 las autoescuelas y con fines recaudatorios para la Dirección General de
15 Tráfico. Se olvidaba del carácter educativo de cualquier Ley y pone el acento
16 en el castigo, desde sanciones económicas altísimas hasta pérdida de vigencia
17 del Permiso para conducir.

18 En definitiva, reducir la siniestralidad y terminar con los accidentes
19 únicamente a base de castigar a los conductores no dejándoles conducir, casi
20 como si retiramos los coches, camiones y autobuses de la carretera para que no
21 sufran accidentes. Pero sin ninguna duda para nosotros lo más negativo de este
22 Proyecto es que se olvidan de hacer distinción alguna entre quienes conducen
23 su turismo ocasionalmente y quienes lo hacen profesionalmente. Los
24 profesionales de la carretera una vez más, son discriminados negativamente
25 por cuanto se les castiga dos veces y además tienen más posibilidades de
26 equivocarse porque conducen durante más tiempo y más kilómetros.

27 Por todo ello, la posición que desde el Sector hemos mantenido durante la
28 tramitación de la ley y las propuestas que hemos defendido, han sido que:

29 ➤ Para los conductores que acrediten fehacientemente que su autorización
30 de conducir va ligada a su actividad laboral habitual, se creará un
31 registro específico de conductores e infractores.

32 ➤ Así mismo, se suspenderá la ejecutividad de la sanción, siempre que se
33 inste un procedimiento judicial que pretenda la nulidad o anulación de
34 la misma hasta su resolución.

35 ➤ Para los conductores que acrediten fehacientemente que su autorización
36 de conducir va ligada a su actividad laboral habitual, el periodo de
37 acumulación será de un año, y las infracciones serán de seis graves o
38 cuatro muy graves en el mismo periodo.



- 1 Las supuestas infracciones serán imputadas dentro del permiso de
2 conducir a la clase de autorización que le habilite para conducir el
3 vehículo con el que se ha producido la infracción.
- 4 Se suspenderá la ejecución de la pérdida del permiso de conducir.
- 5 ➤ Instauración del carnet por puntos para los profesionales.
- 6 Pero, finalmente la Ley de Permisos y Licencias de Conducción por puntos
7 que modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de
8 vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo
9 339/1990, de 2 de Marzo, no ha dado satisfacción a nuestras reivindicaciones.
10 Sin embargo esta Ley debe proveerse de Reglamentos en cuya elaboración
11 debemos intervenir, con el objetivo de introducir por esta vía las enmiendas y
12 reivindicaciones que han quedado pendientes.