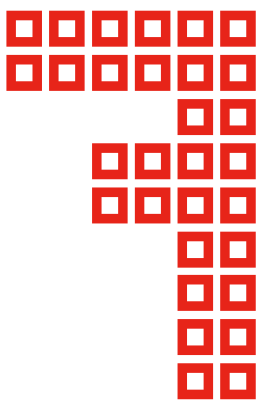




Documento congresual

por un sector sin fraude
y sin precariedad laboral



Congreso
Carretera FSC-CCOO

Madrid - 8 y 9 de mayo de 2017

DOCUMENTO CONGRESUAL

➤ **PRESENTACIÓN.**

INFORME BALANCE SECTOR

➤ **AMBITOS DE PRESENCIA DEL SECTOR ESTATAL**

- INSTITUCIONAL
- INTERNACIONAL
- FSC-CCOO

➤ **DESARROLLO ESTRUCTURAL SECTOR ESTATAL**

- SECTORES CARRETERA TERRITORIOS
- ASAMBLEA SECTORIAL
- SECCIONES SINDICALES / COORDINADORAS / PLENARIOS
- LOCALES DEL SECTOR ESTATAL
- FINANZAS

➤ **ACCIÓN SINDICAL / JURÍDICO**

- REFORMA DE LA LOTT
- RADIALES (AUTOPISTAS DE PEAJE)
- LA "MAL" LLAMADA "ECONOMÍA COLABORATIVA"
- EMPRESAS EN CONCURSOS DE ACREEDORES. LEY CONCURSAL
- EXPEDIENTES LABORALES: ERES, MODIFICACIÓN SUSTANCIAL, MOVILIDADES DE TRABAJADORAS/ES
- INDEFENSIÓN DE LOS CONDUCTORES ANTE DEMANDAS DE CANTIDADES POR EXCESOS DE JORNADA
- IMPUGNACIÓN JUDICIAL DE LEYES APROBADAS POR RD, POR APRECIARSE VICIOS DE ILEGALIDAD
- HUELGAS. IMPUGNACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS
- LA ULTRACTIVIDAD DE LOS CONVENIOS COLECTIVOS
- IMPUGNACIÓN DE CONVENIOS SECTORIALES REALIZADAS POR CCOO
- IMPUGNACIÓN DE CONVENIOS SECTORIALES ESTATALES REALIZADAS POR OTROS
- PROLIFERACIÓN DE CONVENIOS DE EMPRESA PRECARIZANDO CONDICIONES DEL SECTOR
- CAMBIOS DE CONCESIONES Y CONSECUENCIAS LABORALES
- EMPRESAS DE TITULARIDAD PÚBLICA. RECORTES DE DERECHOS
- PARTICIPACIÓN EN CAMPAÑAS SINDICALES INSTADAS DESDE LA CONFEDERACIÓN Y LA FEDERACIÓN

➤ **NEGOCIACIÓN COLECTIVA**

- *TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA*
- *TRANSPORTE DE VIAJEROS*
- *TRANSPORTE DE AMBULANCIAS*
- *ESTACIONAMIENTO REGULADO (ORA)*
- *APARCAMIENTOS Y GARAJES*
- *GRUAS AUTOPROPULSADAS*
- *AUTOTAXI*
- *TRANSPORTE URBANO*
- *AUTOPISTAS*
- *CONCLUSIONES N/C*

➤ **FORMACIÓN Y JORNADAS SECTOR**

➤ **MUJER Y PLANES DE IGUALDAD**

- *CAMPAÑAS*
- *PLANES DE IGUALDAD*

➤ **COMUNICACIÓN / PUBLICACIONES SECTOR**

➤ **SALUD LABORAL 2012-2017**

➤ **PARTICIPACIÓN SECTOR EN MODIFICACIONES DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁFICO**

- *MODIFICACIÓN DEL CARNET DE MERCANCÍAS PERLIGROSAS*
- *MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁFICO, VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, SOBRE EL (CARNET POR PUNTOS, LA INSTALACIÓN DE ALCOLOCKS EN VEHÍCULOS DE TRANSPORTE Y CONTROLES OBLIGATORIOS DE ALCOHOL Y DROGAS)*
- *PROPUESTAS DE ACTUACIÓN SOBRE SALUD LABORAL Y SEGURIDAD VIAL*
- *MEDIDAS DE PREVENCIÓN PARA LOS RIESGOS RELACIONADOS CON LOS DESPLAZAMIENTOS, FORMACIÓN DE LAS/LOS TRABAJADORES, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN, ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS PARA SEGUIMIENTO EVALUACIÓN Y MEJORA CONTINUA DEL PLAN*

➤ **AFILIACIÓN Y REPRESENTATIVIDAD**

PRESENTACIÓN

Presentamos este informe tras cuatro años y medio de un gran y extenso trabajo realizado, como muestra del mismo, las 38 ejecutivas realizadas, 11 de ellas ampliadas con Responsables Territoriales Sector, las 4 asambleas territoriales, las múltiples negociaciones Sectoriales y de empresa, y las igualmente múltiples promociones, realización y colaboración, entre otras de jornadas, plenarios, etc. Siendo fundamental en todo el trabajo realizado, no sólo la Ejecutiva surgida del VI Congreso del Sector, sino también de forma muy destacada por nuestros Sectores Territoriales, Secciones Sindicales, Representantes y afiliación. De todas/os los que estamos agrupados y hacemos Sector, de vosotras y vosotros.

Si debemos destacar algo de forma principal el mandato que finalizamos, es sin duda el haber sufrido el periodo más beligerante contra el llamado estado del "bien estar" construido desde la transición, creado y sostenido mayoritariamente sobre la clase obrera, sobre las y los trabajadores y los verdaderos sindicatos de clase como son las CCOO. Hemos sido el objetivo central de ataques y descredito de prácticamente todos los partidos políticos y grupos mediáticos; con la intención manifiesta de ponernos en contra a las y los trabajadores principalmente, y a la población en general, para acabar con la última trinchera de defensa de políticas antisociales, intentando silenciarnos y acallar nuestras reivindicaciones socio-laborales. Y aunque si sufrimos daño, aquí seguimos, "NO" lo han conseguido.

CCOO seguimos siendo el primer sindicato estatal de clase, la primera organización social. Enhorabuena a todas/os por vuestra lucha y tesón en la tarea, donde el Sector de Carretera sin duda hemos jugado un papel fundamental de referencia no solo en las movilizaciones y huelgas, sino en el día a día de la acción sindical y negociación colectiva en primera línea, en las empresas, en los centros de trabajo, en los polígonos industriales, en las mesas de negociación, en los juzgados, en las inspecciones, en las administraciones, en los medios de comunicación, y en nuestros foros internos de debate.

No obstante, debemos ser críticos en la evaluación de nuestro mantenimiento de liderazgo en la sociedad, debemos de ser conscientes de la disminución de centros de trabajo, empresas y trabajadores derivada por el periodo de crisis y las cruentas reformas laborales de los gobiernos de turno. Debemos ser conscientes que ante el miedo existente por el cambio de modelo impuesto de empleo con carácter de precariedad e inseguridad. Así como del calado promovido de desafección a los sindicatos de clase, principalmente por parte de la actual población trabajadora, así como de los jóvenes. Y del auge de otros sindicatos con valores distintos, que aprovechando de forma malintencionada la

continua campaña mediática de desprestigio y silenciación de los sindicatos de clase, simplifican su discurso al ataque continuo contra CCOO en las empresas. Y en esta batalla de recuperar los espacios que nos corresponden, el Sector de Carretera de nuevo es pieza fundamental de CCOO, ya que no se libra vía redes sociales o desde los despachos..., sino fundamentalmente en la negociación colectiva y en la acción sindical directa y personal diaria en los centros de trabajo, y ese sin duda, es el nuestro ADN y el lugar habitual de trabajo de nuestra gente del Sector.

Por tanto, en relación al informe de balance en sí, y en consideración a la estimación general recibida por muchos de vosotras y vosotros, hemos intentado elaborar un informe resumen que destaque el trabajo más relevante realizado por el Sector, todo ello dentro de lo complicado que resulta comprimir toda la relación del trabajo realizado, durante el largo y duro mandato que finalizamos.

INFORME BALANCE SECTOR

AMBITOS DE PRESENCIA DEL SECTOR ESTATAL

INSTITUCIONAL

Inicialmente debemos indicar que independientemente de todo el esfuerzo, dedicación y trabajo que supone, es de vital importancia para todas/os en general, tener un Sector activo, visible, presente y con argumentos propios en los foros de debate y discusión que nos sean de afectación, tanto internos como externos, tanto de nuestro estado, como internacionales.

Concebimos esta área como el trabajo dirigido a la participación activa en los órganos institucionales relacionados con el sector de carretera, para tratar de influir en las decisiones que se toman a nivel legislativo y político que afecten al Sector y a la gente que trabaja en el. Se trataría de coordinar la presencia activa del sindicato, en este caso del Sector, en áreas del Ministerio de Fomento, en el Ministerio de Empleo, de Interior (asuntos de Tráfico y Movilidad), etc., y cualquier otro Ministerio. También en las tramitaciones legales del Congreso de Diputados y del Senado.

Asimismo, entendemos que se ha de coordinar la presencia del sector en todas aquellas mesas de carácter sectorial en las diferentes Comunidades Autónomas.

Hoy por hoy dichos órganos de participación institucional no son homogéneos y dan prioridad, por lo general a las diferentes organizaciones patronales muy por encima de la voz sindical.

Además, se trata de abrir la puerta de la mayor parte de las instituciones al mayor número de compañeras/os, ya sean del sector Estatal, como de los territorios, a dichos órganos. Y también de poder coordinar reivindicaciones, propuestas alternativas de convenios y negociaciones, junto con campañas en medios de comunicación.

De ahí, que hemos logrado, poco a poco, ir dibujando un mapa de representación institucional en el Sector, donde hemos logrado presencia:

- Consejo Nacional de Transportes Terrestres: Tanto en su Sección de Viajeros como en la de Mercancías y Logística. Aunque desde CCOO hemos venido cuestionando su eficacia, y buscamos su revisión, participamos dos compañeros en aquellas modificaciones legales y de funcionamiento que emanan del Ministerio de Fomento.
- Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, que en este período, el Gobierno lo ha mantenido en un funcionamiento mínimo, nos ha servido para hacer un seguimiento de las políticas estratégicas de Seguridad Vial. También se ha venido desarrollando el grupo de trabajo de la seguridad vial laboral en el Ministerio de Empleo.
- Comisión de Intermodalidad, dependiente del Consejo Nacional, ha elaborado un Informe para el observatorio de la Logística y para el desarrollo de la Intermodalidad, con participación activa del sector estatal

Destacando que durante este mandato, hemos seguido trabajado sobre todos aquellos aspectos de carácter normativos que afectan al Sector, aspectos de afectación global a todos nuestros ámbitos, como puedan ser por ejemplo normativas específicas sobrevenidas de capacitación como en el subsector de Ambulancias, o transversales como la re-municipalización y la subrogación del servicio en Viajeros, Ora, Aparcamientos o Ambulancias, y principalmente el gran reto por delante de luchar contra la lacra de la precariedad laboral por el fraude derivado de mala praxis en la competencia empresarial, tanto a nivel europeo como de nuestro Estado. Situaciones tales como las derivadas de las mal llamadas plataformas de economías colaborativas que atacan frontalmente a Viajeros y Taxi extendiéndose a la Paquetería, o con la subcontratación de empresas multiservicios en Paquetería y Logística, o en el Ttes. de Mcías en General con el fraude laboral, empresas buzón, etc.

Con independencia del desarrollo con mayor grado de detalle en los siguientes apartados del presente Informe, os enumeramos algunas de los trabajos más destacados que hemos realizado durante el mandato que cerramos.

- Desde el Sector hemos coordinando nuestras propuestas para la reciente modificación de la LOTT, con participación de la Ejecutiva y en colaboración federal, con apoyo de campañas mediáticas y labores de presión en el Congreso y Senado.
- También el Sector hemos tenido una participación activa contra los nuevos modelos de negocio, tipo UBER, Cabify (presentamos denuncia conjunta con Fedetaxi), y contra BlaBlacar, colaborando con Patronales de Viajeros.
- En este período hemos mantenido nuestra postura contra los megacamiones, con campaña y difusión en los medios y a los parlamentarios nacionales, autonómicos y europeos.
- También hemos defendido la no modificación de la aplicación del tacógrafo en las islas menores de 2.300 kilómetros, en coordinación con otras áreas del Sector, con la Federación y con las Federaciones Territoriales afectadas. Incluso utilizando vía judicial en solitario por parte de CCOO.
- Se ha continuado el seguimiento de los Planes de Inspección en el Transporte Terrestre, y del Observatorio Social del Transporte por Carretera con aportaciones del Sector. Aportando enmiendas y reivindicaciones propias del Sector, no consideradas en gran parte por Fomento.
- En base a la relevancia y amplio ámbito del Sector, hemos participado en diversos trabajos e informes Federales a parte del mencionado de los "megacamiones", como son la "Digitalización", ó "Economía colaborativa".
- Participamos en los Grupos de Trabajo del Ministerio de Fomento sobre Mercancías peligrosas y también en el de Perecederas.
- Y destacamos de forma muy relevante, nuestra habitual colaboración y apoyo en la organización de jornadas y seminarios en los territorios promovidos por nuestros Sectores Territoriales. E igualmente, previa petición, hemos presentado ponencias en jornadas organizadas por diversas instituciones y patronales, defendiendo los puntos de vista del Sector.

INTERNACIONAL

El área de Internacional está cubierto por varios compañeros/as de la Ejecutiva y también por los representantes de los Comités Europeos, y también incluso de compañeros de territorios, en función del tipo de evento.

Como sindicato afiliado a la organización internacional de ITF, hemos venido participando en el desarrollo de su estrategia y en diversas áreas de trabajo. E igualmente como miembros del Comité Director de ITF-Carretera y Urbanos, en la definición de prioridades y en las acciones a llevar a cabo.

En este período ha tenido lugar el cambio de organización de la Sección. Se ha desarrollado las áreas de Logística y de nuevos negocios, de tal manera que se ha reforzado el llamado Grupo de Integradores, y se ha marcado estrategia respecto a la lucha contra UBER y BlaBlaCar, como también empresas tipo Amazon y empresas multiservicio.

- Participación en ETF. Nuestra participación es intensa, al formar parte del Comité Director, como vicepresidente. ETF ha desarrollado un gran trabajo en este período ya que se anuncia para finales de mayo una modificación de toda la legislación europea de transporte (apenas quedan normas nacionales), y ETF ha presentado una batería coherente de medidas para luchar contra el objetivo del dumping social, la competencia leal, las empresas buzón, los descansos semanales en cabina, la honorabilidad incluso ante infracciones laborales, el tacógrafo smart, y un largo etc. En la que todavía estamos inmersos, ante algunas propuestas de gobiernos y patronales muy lesivas para las/los trabajadores del Sector.
- Nos hemos vuelto a incorporar activamente al Grupo de Urbanos de ETF.
- También se ha participado en diversos proyectos, algunos desarrollados con la patronal IRU, y otros con otros sindicatos europeos.
- Participamos en el Comité de Diálogo Social del Transporte por Carretera en Bruselas, y también en sus grupos de trabajo. Participamos directamente en la negociación con la IRU para establecer un Código Social. Hemos firmado declaraciones conjuntas con la patronal IRU en temas coincidentes.
- Hemos mantenido una intensa y permanente labor de "lobby" con los eurodiputados españoles en Bruselas, y también campañas en los medios de comunicación ante objetivos concretos.
- Desarrollo de nuevos Comités de Empresa Europeos. Hemos realizado seguimiento de los Comités establecidos, gracias a ello, recientemente hemos sustituido a UGT en el de KUNHE NAGEL. Y en el mismo orden,

estamos en procesos de promoción de constituir otros CEE de otras multinacionales del Sector, como por ejemplo en IDL.

- Relaciones con otros sindicatos. Hemos estrechado lazos con el sindicato portugués STRUP, con motivo del bloqueo de fronteras, pero esperamos continuar colaborando conjuntamente en más áreas. También con el sindicato americano TEAMSTERS, con el inglés UNITE, y con el sindicato francés CFDT, con los que veníamos ya colaborando.
- Venimos participando anualmente en el desarrollo del *"Día de Acción Internacional en transporte por Carretera"*, con diversas acciones cada año, y en este último, hemos recuperado el paros de fronteras con la colaboración del sindicato portugués STRUP, y la inestimable colaboración de los Sectores de Carretera de CCOO de Madrid y de Asturias, y de las FSC-CCOO de CyL y Extremadura.

FSC-CCOO

En ámbito interno, el Sector ha participado activamente como miembro titular en los Consejos, Comités y Grupos de trabajo estatales de nuestra Federación. También en el Consejo Confederal como miembro de la delegación de FSC-CCOO, durante los tres primeros años de nuestro mandato, coincidiendo con el periodo más crudo y complicado del periodo de crisis, y de ataque normativo y mediático a los sindicatos de clase, siendo testigos de la gestión de nuestra organización en procesos como el de Coca Cola, ó el de las Tarjetas Black.

También destacar la colaboración participativa y activa en reuniones y realización de documentos por parte del Sector en el proceso de debate de fronterizos, asistiendo junto al Secretario General y Secretario de Organización de nuestra Federación estatal, a las reuniones y debates tutelados por nuestra Secretaria de Organización Confederal, con Federaciones que pretendían restar nuestro actual ámbito Ssectorial, reclamando el subsector de la Logística, el de Grúas Autopropulsadas, ó Autopistas. Situaciones, que aunque quedaron "totalmente" aclaradas con y por la Confederación de CCOO, sorprendentemente aún en nuestro interno seguimos teniendo confrontaciones circunstanciales en algún caso, y en otros lamentablemente se pretenden reavivar con clara intención de confrontar.

DESARROLLO ESTRUCTURAL SECTOR ESTATAL

SECTORES CARRETERA TERRITORIOS

Debemos iniciar este apartado haciendo un destacado reconocimiento al gran trabajo de estructuración territorial del Sector iniciado desde 2004, en colaboración con la las entonces FCT estatal y territoriales, que hemos seguido promoviendo con las ahora FSC-CCOO, consolidando y sumando estructura en territorios. No obstante siendo nuestro Sector uno de los más atacados por el periodo de crisis y reformas laborales, no hemos podido evitar la merma de recursos circunstanciales, viéndonos obligados por necesidad a la adaptabilidad en colaboración con las FSC-CCOO, para poder seguir prestando desde el propio Sector, total o en parte, la atención especializada a todo nuestro amplio ámbito.

Nuestro objetivo debe seguir siendo la recuperación y ampliación de espacios, desde la implicación y consolidación de recursos propios, generando referencias del Sector en los territorios, como herramienta Federal fundamental de atención directa y especializada a nuestra afiliación, en la negociación colectiva, y en la acción sindical entre otros.

Y todo ello, manteniendo la estrecha y habitual colaboración directa con el Sector Estatal, así como transversal con el resto de Sectores de Carretera en Territorios. Situación que desde el Sector Estatal hemos tenido que desarrollar con apoyo directo en algún territorio, con el esfuerzo que ello conlleva. Asumiendo de forma natural dichos principios básicos entre otros, de atención directa a la afiliación, de negociación colectiva y de acción sindical, que como se ha demostrado han reconducido situaciones, e incluso fortalecido y consolidado al Sector de Carretera desde su compromiso Federal a más a más en algún territorio, y derivándose tanto para CCOO en general, como para su FSC-CCOO correspondiente, un claro beneficio en la mejor atención a la afiliación y al desarrollo del trabajo sindical del amplio ámbito del Sector de Carretera.

ASAMBLEA SECTORIAL

En relación a la Asamblea Sectorial, seguimos trabajando el formato fomentado desde hace dos mandatos anteriores, prueba inequívoca del acierto que consensuamos entre todas/os. Realizamos reuniones de trabajo con proposiciones y estudios sobre temas de actualidad que preocupan a la mayoría, siguiendo siendo un eje fundamental y protagonista del Sector durante los años del mandato que cerramos. Como por ejemplo, los concursos de pliegos de condiciones municipales, autonómicos o nacionales y cómo intervenir en su proceso, la irrupción de Blablacar o Uber en nuestro diario o la

re-municipalización de los servicios se han mezclado con temas sectoriales al mismo nivel de importancia. Las cuestiones más demandadas, sus antecedentes y consecuencias se han evaluado con exposiciones preparadas y ponencias elaboradas, pero directas y claras, evaluando los antecedentes y las posibles consecuencias. Generando un activo debate, que a su vez nos deja conclusiones que nos suponen ejes y premisas transversales en nuestra acción sindical y negociación colectiva.

SECCIONES SINDICALES / COORDINADORAS / PLENARIOS

Seguimos con el convencimiento de que el objetivo principal de la promoción de Secciones Sindicales Estatales como eje que vertebre la organización sindical de CCOO en las empresas. Destacando el buen trabajo realizado a las ya constituidas en anteriores mandatos: AUTORES, Grupo DHL, Grupo ABERTIS, CORREOS EXPRESS, TNT, AUMAR y AVASA. Recalcar que ya están dando buenos frutos en cuanto a EESS y Negociación, las que hemos constituido durante el actual mandato: La VELOZ, Grupo STEF y Grupo SEVERIANO SERVICIO MÓVIL, que son proyectos ahora ya consolidados que llevan tras de sí años de trabajo.

Y en cumplimentación con el punto anterior, los foros que hemos establecido en formato de Coordinadoras entendemos deben seguir siendo fomentados, en primer lugar como inicio de la organización sindical de CCOO en la empresa, y en segundo como paso previo de crecimiento y desarrollo sindical igualmente para su consolidación a Sección Sindical. Actualmente contamos con algunas Coordinadoras de empresas desde hace tiempo, como por ejemplo: IDL (Logiters recientemente absorbida), Khune Nagel, Azkar ó Disfrimur.

E igualmente, es fundamental el mantenimiento del formato de Plenarios por Actividades dentro del amplio ámbito de nuestro Sector. Hemos demostrado una gran actividad, además de buena salud en la convocatoria en reuniones plenarias en todos los subsectores, ~~empresas, etc.~~, aunque atendiendo con mayor intensidad aquellas parcelas que reclamaban más interés por las circunstancias específicas de cada momento por acción sindical o negociación.

No solo se ha tratado que los plenarios pudieran visualizar la situación territorial del subsector, sino siguieran siendo una seña de identidad propia del Sector, que han permitido marcar pautas y comportamientos generalizados y como postura sindical del sindicato en las distintas empresas. Además permite conocer la información de lo que sucede en otros territorios e intentar aplicar las ventajas al propio, así como, reivindicar similares derechos y garantías.

LOCALES DEL SECTOR ESTATAL

Entendemos importante destacar que debemos sumar a todo el extenso trabajo realizado, el hándicap negativo de los distintos cambios de local en muy poco tiempo, y que a pesar de los múltiples inconvenientes, hemos sabido llevar con excelente humor y paciencia al menos. Entre los años 2011/2013 y por petición de la FSC-CCOO estatal, nuestro sector estuvo ubicado en los locales de Pío Baroja, también ocupados por el ministerio de empleo y cedidos por el estado como patrimonio sindical.

En marzo de 2013 el Sector de carretera se traslada de nuevo a la Plaza de Cristino Martos, permaneciendo hasta un nuevo traslado, que se produce en febrero de 2015 a los locales donde se encontraba la antigua inspección laboral de trabajo, sito en la calle Ramírez de Arellano 19, y donde se ubican la mayoría de Federaciones Estatales, y de Sectores Estatales de nuestra FSC-CCOO que no disponen de locales cedidos por empresa, pisos propios, etc.

FINANZAS

El Sector Estatal es dependiente y está incluido dentro de los presupuestos de la FSC-CCOO Estatal. Destacando hasta la fecha el buen entendimiento entre las partes, situación que nos permite enfocar nuestros objetivos financieros, independientemente de tener que adecuarnos a las exigencias de presupuestos menos holgados en los últimos años, pero sin trabas a la hora de cubrir nuestras necesidades como Sector, que principalmente es la Acción Sindical y Negociación Colectiva. Poder participar acudir y costear los numerosos y continuos viajes, hoteles y dietas de reuniones de uno de los principales Sectores por Afiliación y ámbito de FSC-CCOO. A considerar, costes de la propia Ejecutiva, de las/los delegadas/os, de las Secciones Sindicales, Plenarios, Asamblea Sectorial, Coordinadoras, elecciones sindicales, negociaciones colectivas, SIMA, inspecciones laborales, citas ministeriales, asesoramiento, expedientes de regulación, juicios, cursos, conflictos, concentraciones, manifestaciones, marchas, seminarios, o jornadas para prestar la atención y/o ayuda debida a delegadas y delegados, como a nuestra afiliación en la acción sindical diaria, etc.

ACCIÓN SINDICAL / JURÍDICO

"Aunque previsible es inevitable comentarlo. Los cuatro años de mandato de la ejecutiva estatal del sector de la carretera, con el conocido y cacareado escenario de crisis creciente de fondo, con diversas reformas de todo tipo, no solo laborales perjudicando y destruyendo el empleo que por nuestra tipología

de actividades existe en este sector, y el efecto llamada a hacer los ajustes, que con independencia de ser mas o menos necesario, las empresas del sector de manera indubitada han aprovechado, ha marcado la totalidad de la agenda de Acción Sindical (AS)."

Así empezaba esta parte del informe que hace referencia a la parcela dedicada a la Acción Sindical que daba cierre al anterior proceso congresual, y lamentablemente, y con los matices de tiempo y nombres, así puede empezar nuevamente. La realidad es que la agenda de AS ha estado básicamente volcada en defender en distintos tipos de procedimientos, los ajustes laborales que se han ido planteando, y lamentablemente se han ido cumpliendo las expectativas, malas expectativas cabe decir, que ya se auguraba al inicio del mandato.

Trabajo por otra parte que mas allá de los resultados, ha sido en casi todos los casos muy laborioso, ante la falta de herramientas legales que las distintas reformas laborales han ido dejando en nuestra manos para poder forzar salidas negociadas, así como el escenario en el que se han desarrollado mucha de las situaciones, alejado en casi todos los casos de las posibilidades, no solo del acuerdo y el consenso, sino también del ámbito de la negociación.

De esta manera, este periodo de cuatro años ha estado salpicado de desacuerdos con las partes contrarias en casi la totalidad de los asuntos que conllevaban merma bien de puestos de trabajo, bien de condiciones laborales, y con independencia de que las desavenencias hayan sido contra empresas de ámbito privado o contra la propias Administraciones Públicas. Desacuerdos que en gran parte han tenido que ir a "resolverse" en situaciones tan poco "amigables" como las que genera la Ley Concursal y su tramitación ante los juzgados de lo mercantil, o los conflictos contra las administraciones públicas en los juzgados de lo contenciosos administrativos. Poco "amigables" y costosas cabe decir, en los que ha habido que hacer frente al elemento disuasorio que suponen las costas judiciales que se nos han impuesto en los casos donde no hemos conseguido se nos diera la razón, o a costes de procuradores a los que se nos obliga solo para poder personarnos en las causas.

No obstante, creemos que al menos el trabajo como tal, ha sido satisfactorio, y al menos ha servido para dejar constancia, y también pedagogía, del escenario que nos ha dejado todas y cada una de las reformas con consecuencias laborales practicadas en cada uno de los "Viernes Negros" de reunión del consejo de Ministros durante la primera etapa del gobierno Rajoy en mayoría absoluta, y que no se limitan solo al famoso RD 3/2012 (reforma laboral, posterior Ley 3/12), sino a otras leyes que de lleno han venido afectando a nuestro quehacer diario, dejándonos en muchos casos un "escenario de combate" desequilibrado, cuando no de indefensión "pura y dura". Por nombrar algunas, reformas de la Ley Concursal, de tasas, de reglamentos ERE y

modificaciones sustanciales, RD recortes derechos sindicales (RD 20/2011 y 20/2012), reformas de leyes de jurisdicción social, LOTT, y así un largo etcétera, que han alterado el equilibrio entre partes.

Y siendo evidente que dentro de un informe como este no entra un detallado relato de todos los casos que se han dado en estos mas de cuatro años, si que es conveniente relatar aquellos donde por las dificultades encontradas hace necesario una reflexión a futuro:

REFORMA DE LA LOTT

En forma paralela en ese mismo periodo de inicio del mandato, igualmente debemos destacar el trabajo institucional que hemos hecho en la reforma de la LOTT.

En primer lugar, el Ministerio de Fomento, nos presentó un borrador del anteproyecto de ley, al cual hicimos una serie de aportaciones, en base a las reivindicaciones y necesidades del Sector, cuyas aportaciones aunque muy discutidas no fueron atendidas desde Fomento, más proclive a atender las del Comité Nacional de Transportes con solo presencia patronal.

Pasado el primer trámite, no cejamos en nuestro empeño, y CCOO fue el único sindicato que elaboramos un documento de enmiendas, con objeto de enmendar aquellos aspectos más lesivos de la ley para el sector. Y les hicimos llegar nuestro documento de enmiendas, a los grupos parlamentarios, manteniendo reuniones con los del PP, PSOE e IU, donde les trasladamos nuestras inquietudes si el anteproyecto de ley salía adelante tal como lo había elaborado Fomento, destacando tales como el de la carga y descarga, la honorabilidad, composición y funciones CNTT, régimen sancionador en cuanto a imputar la responsabilidad al conductor, todas aquellas sanciones relacionadas con el tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso. Pero a pesar del extenso y buen trabajo que realizado desde el Sector para mejorar la ley, la mayoría absoluta del PP, tanto en el congreso como en el Senado, tumbo abajo nuestras enmiendas, teniendo más en consideración a las patronales del Sector.

Por último en este mismo orden, destaca el argumento principal recibido por parte del PP, por el cual no aceptaron nuestras enmiendas, y no fue otro que el de emplazarnos a la elaboración del ROTT; situación donde deberíamos poner énfasis en sacar adelante nuestras propuestas- Las modificaciones de la ley fueron publicadas en el BOE, el 4 de julio del 2013 (ley 9/2013, de 4 de julio), que una vez publicada el gobierno tenía un año para elaborar el nuevo ROTT, y que a fecha de hoy seguimos haciendo seguimiento a la espera de la puesta en marcha oficial del desarrollo del ROTT.

RADIALES (AUTOPISTAS DE PEAJE)

En relación al tan renombrado “rescate de las radiales de peaje”, desde el sector en colaboración con nuestros representantes afectados, así como con el Sector de Madrid con una implicación importante derivada, hemos desarrollado mucho trabajo en base a una hoja de ruta, que ha supuesto el mantenimiento de diferentes reuniones con la Secretaría de Infraestructuras de Fomento, así como con el Juez que dictó la liquidación de las mismas, y con más actores de relevancia en este proceso. Todo ello con objeto de garantizar la continuidad del empleo, obtenido ya el compromiso de la Administración, y la capacidad de reactivar la negociación colectiva, situación aún pendiente.

LA “MAL” LLAMADA “ECONOMÍA COLABORATIVA”

En otro orden, destacamos otro elemento de controversia durante este mandato, además de la propia crisis existente en el Sector, la aparición de nuevos elementos de precarización del trabajo y de las condiciones laborales, es decir el uso de aplicaciones como UBER, Blablacar, etc., disfrazándose de “economía colaborativa”.

Ante la aparición de estos nuevos fenómenos, el Sector no nos cruzamos de brazos, sino que hemos tenido una participación activa en la denuncia pública de lo que suponía para el empleo, para las condiciones laborales y la desregularización de subsectores de nuestro ámbito de actuación, como el taxi y el transporte regular de viajeros por carretera.

CCOO, sindicalmente en solitario en el ámbito de nuestro estado, hemos participados en reuniones internacionales convocadas por la ITF, una en septiembre 2014 en Bruselas, y otra en septiembre 2016 en Amberes. En estos encuentros se marcó la estrategia a seguir, para combatir y denunciar las practicas de estas aplicaciones, allí donde ya están operando (precarización de las condiciones laborales, quejas de los consumidores, agresiones, fraude fiscal, etc.)

Y en este mismo orden, también debemos destacar durante este mandato, la campaña de denuncia pública que realizamos conjuntamente con las patronales del Taxi, contra la aplicación UBER POP, (haciendo ruedas de prensa conjuntas, hojas informativas, visitas a grupos parlamentarios a nivel europeo, reuniones con la CE, etc.)

 **EMPRESAS EN CONCURSOS DE ACREEDORES. LEY
CONCURSAL**

Ya en el anterior periodo congresual se habían dado casos de empresas que se habían visto abocadas a la desaparición como consecuencia de la insolvencia de las mismas, como era Transportes Cobo (2010) y Transportes Ochoa (2012), por cierto procedimientos de liquidación que aun hoy siguen sin cerrarse, y en el los que se sigue debiendo dinero a las trabajadoras y trabajadores, tanto de sus salarios adeudados, como de sus indemnizaciones. Insolvencia por cierto, provocada por las amplias inversiones realizadas en la compra de inmuebles por parte de estas mercantiles, y a las que no han podido hacer frente con los ingresos generados por la actividad de transporte, causando la insolvencia de las mismas.

Con ese mismo patrón cabe destacar el cierre de Transportes Buytrago y todo su grupo de empresas. De manera sorpresiva, en el periodo con mas actividad que haya conocido esta empresa, y ante el fracaso, como se supo posteriormente, en el intento de vender la misma a la empresa holandesa GLS, de un día para otros dejaron de servir a sus clientes, dejando a un global aproximado de mil personas trabajadoras repartidas en mas de 30 centros de trabajo distribuidos por todo el Estado, sin actividad. Hasta ese momento nada hacía pensar ese desenlace, dado que estas plantillas venían cobrando de manera puntual e incluso estaban percibiendo atrasos acordados de un descuelgue de cantidades anterior. De hecho no habían solicitado, ni anunciado ni tan siquiera, encontrarse en pre-concurso de acreedores, cosa que hicieron a posteriori.

Proceso en definitiva, complicado y farragoso, donde los empresarios han utilizado la Ley Concursal, como lo que realmente es, una línea con la que ponerse a salvo de las irregularidades cometidas, para eludir sus compromisos con los acreedores y sobre todo con sus trabajadores y trabajadoras. Múltiples desavenencias en la que CCOO ha liderado todas y cada una de las situaciones que se han venido haciendo. Desavenencias que han alcanzado a todos los agentes que han venido interviniendo, dueños de las empresas, Administrador Concursal, juzgado, y en último término incluso a administraciones públicas que lejos de buscar las responsabilidades de esta insolvencia a los que la han provocado, lo que han hecho ha sido "pasárselas" a las/los empleados.

Destacar en este proceso la satisfacción de haber ganado en la Audiencia Nacional el juicio, por el que se impugnaba mediante conflicto colectivo el despido de toda la masa empleadora, condenando a la empresa ante la imposibilidad de readmitir a los trabajadores a pagar alrededor de 47 millones de Euros entre salarios de tramitación e indemnizaciones por la improcedencia del despido. Sentencia muy del corte de la obtenida por Coca Cola, pero con un hecho diferencial, precisamente la imposibilidad de cobro inmediato, ya que el

mismo depende la liquidación de un patrimonio que a todas luces va a resultar insuficiente para satisfacer el total de la deuda.

En este punto destacar, que precisamente en la búsqueda de responsabilidades el sindicato se personó en el concurso (sigue personado) para intentar poner de manifiesto las múltiples irregularidades y fraudes que han existido en la generación de esta insolvencia por parte de sus dueños, y conseguir que estos de su propio patrimonio tuvieran que acometer la misma. El resultado, pese a las evidencias y pruebas practicadas desde el sindicato, ha sido el de no declarar la culpabilidad del concurso, liberando a los auténticos causantes de problema de cualquier tipo de responsabilidad.

Otra empresa que ha terminado también en proceso concursal, ha sido la navarra de almacenamiento y distribución a temperatura controlada, LINSER. Pese a no tener un gran tamaño, como las de los casos anteriores, ni tener el patrón de fracasadas inversiones inmobiliarias, aquí la instrumentalización que se ha hecho de la Ley Concursal por parte de los empresarios ha sido vergonzosa, tanto los aparentes, administradores sociales de Linser, como los que realmente ejercían esa labor, las empresas Vega Mayor y J. Carrión. Además de contar con la connivencia con la que ha ejercido sus funciones (mas bien no ejercido) el Administrador Concursal, y la permisividad del Juzgado.

LINSER, empresa creada en su día por la empresa Vega Mayor (Florette), líder en la comercialización de verduras y frutas, para la distribución de sus productos, nunca ha gozado de libertad para tener su propio proyecto empresarial. Vega Mayor ha controlado su actividad durante sus 15 años de trayectoria, decidiendo también cuando era el momento de hacerla desaparecer.

Y esta situación, dentro de esa "normalidad" que supone diluir responsabilidades asociadas a pésimas gestiones que caracteriza a la Ley Concursal y a los agentes que deben de desarrollarla, hubiera sido "correcta legalmente", si se hubieran limitado a liquidarla sin mas. Pero no, además se ha querido sacar rédito por parte de los Administradores Sociales y de Hecho de esta compañía, traspasando la actividad a J. Carrión, desligándola de una subrogación de personal que solo alcanzaba a unos cuantos elegidos, entre ellos el Director general y el director de Recursos humanos de la compañía. J Carrión ha esta manejando toda la operativa de LINSER, durante dos meses, facturando directamente a Vega Mayor, y "disfrazando" su situación como proveedor, que no era, de LINSER.

En este caso, igualmente el sindicato se ha personado en nombre de su afiliación, aunque desgraciadamente y pese a documentar todas las situaciones ante el Administrador Concursal y el propio juzgado, con contratos y resoluciones de inspección de trabajo que acreditaban las fraudulentas

actuaciones de todos los actuantes, las responsabilidades se han vuelto a diluir, al considerar la Administración Concursal que lo denunciado no ha causado la insolvencia.

Se ha tramitado la baja del personal en un ERE realizado dentro del mismo concurso, que a día de hoy esta impugnado, tanto colectivamente como por demandas individuales.

Han existido otros procedimientos concursales en los que nos hemos limitado a acudir al asesoramiento laboral, pero sin llegar a personar al sindicato en la causa, como el de la empresa de mensajería ADYS 2003. Aquí al igual que en LINSER se daba la patología de Administración de Hecho por parte de su mejor cliente y accionista, BANKIA, pero el colectivo, optó por llegar a un acuerdo dentro del ERE, que garantizaba el cobro real de las indemnizaciones y salarios adeudados sin intervención del FOGASA, con lo que perdía relevancia intentar conseguir responsabilidades que en ningún caso tendría como beneficiarios a la plantilla.

También, y en relación a empresas que se encuentra en situación de concurso de acreedores, las empresas concesionarias de Autopistas de Peaje dependientes del Mº de Fomento. Ocho son las actuales concesiones que se encuentran en concurso de acreedores y que cuentan con trabajadoras y trabajadores que se va a ver afectados por la mas que segura liquidación de las empresas que actualmente tienen la explotación, ante la inviabilidad en la que se han puesto financieramente. Todo ello sin estar a día de hoy personados en los concurso ante la ausencia de deuda por parte de la plantilla actual.

Aparte de la envergadura social, política y en definitiva mediática del asunto, con el tan comentado "rescate" de las mismas por parte del Estado, y la lucha jurídica y política que se esta librando por todas las partes en los juzgados de los mercantil (gobierno, empresas, jueces, administradores concursales y fundamentalmente los bancos que son propietarios tanto de las empresa como de la deuda), desde el Sector Estatal de Carretera se ha intentado velar por la defensa de los mas de 800 puestos de trabajo que actualmente existen en estas concesiones.

En ello se han invertido gran número de reuniones, tanto con el Ministerio de Fomento, como con los juzgados donde se tramitan los concursos y con sus Administradores Concursales. En todas ellas se ha puesto de manifiesto la voluntad del sindicato de no aceptar la extinción laboral de los actuales puestos de trabajo con motivo de la liquidación de las empresas actuales, ante la mas que evidente continuidad que se va a dar de la actividad, y en definitiva estar presentes todos los parámetros que exige el Art. 44 del ET para que se dé la sucesión de actividad. Fruto de las mismas, surge un compromiso tanto en las Autopistas de Acceso de Madrid (R3-R5) y Ciralsa (circunvalación de Alicante)

por parte de Fomento, empresas que van por delante en cuanto a tramitación de sus concursos, por el que el propio Ministerio comunica al juzgado su intención de quedarse con los contratos del personal para continuar con la actividad, inicialmente y hasta próxima concesión, a través de la empresa de titularidad pública SEITSA.

Proceso inconcluso, en el que vamos a seguir con la dinámica de reuniones, y si fuese necesario para cumplir con los compromisos dados de sucesión de contratos, con la movilización.

En definitiva y como valoración por la experiencia sufrida en estos cuatro años en relación a empresas que han entrado en concurso de acreedores, el problema no solo reside en las actitudes irresponsables y desahogadas de algunas direcciones de empresas que han llevado a estas empresas a su desaparición, sino en la propia Ley Concursal e incluso en los agentes principales que actúan en la misma, los Administradores Concursales.

La actual Ley Concursal y sus múltiples reformas se ha manifestado como una ley que ha de cambiar para que deje de ser lo que actualmente es:

- una ley hecha para que los Bancos, grandes poseedores generalmente de las deudas de estas empresa, sean los que cobren primero, en detrimento del resto de los acreedores, entre los que normalmente también se suelen encontrar el colectivo asalariado, a los que se trata como si fuera un activo material mas a liquidar.
- Una Ley que se ha convertido en una línea de protección que buscan las malas empresas donde diluir sus responsabilidades como gestoras y no pagar deudas en general al colectivo de acreedores, y muy en particular derivar responsabilidades que tiene con sus trabajadoras y trabajadores a organismos públicos como el FOGASA a los que carga salarios adeudados e indemnizaciones.
- Una ley desequilibrada entre la capacidad de defensa que tiene quien concursa frente a sus acreedores, estando estos últimos en la mas absoluta indefensión ante la falta de herramientas que la propia Ley tiene para que se declaren responsabilidades y culpabilidades evidentes y materialmente visibles, y en contrario permitiendo a los primeros una dilación de plazos donde se acaban diluyendo las mismas.
- Una Ley que cada vez desactiva más las responsabilidades laborales que cualquier empresario comete contra sus plantillas, con una permisibilidad absoluta para aplicar cualquier medida o ajuste laboral.

- Una Ley que a su vez da un desequilibrado poder a la Administración Concursal, con respecto a la posibilidad real con que la misma Ley permite depurar las responsabilidades de estos, que prácticamente están blindadas.
- Una Ley que es instrumentalizada por las propias Administraciones Publicas para cargar la insolvencia de estas empresa especialmente contra la masa trabajadora: desactiva convenio Especial de jubilación, delega la responsabilidad impuestos por deudas contraídas por salario contra los trabajadores y trabajadoras sus disminuidas percepciones recibidas a través del FOGASA, si hay un problema con subsidios de desempleo o Seguridad Social adeudados también acaba requiriendo a los propios trabajadores/as, y así un largo etc. que no es comprensible cuando estamos hablando de la "empresa" con el equipo más potente de asesoría jurídica que existe en España, tal y como es el cuerpo de abogacía del Estado

EXPEDIENTES LABORALES: EREs, MODIFICACIÓN SUSTANCIAL, MOVILIDADES DE TRABAJADORAS/ES

Con respecto a la etapa anterior, y restando en este apartado lo ya expuesto en el anterior con respecto a empresa en Concurso de acreedores, el número de expedientes de ámbito estatal ha disminuido en cuanto a aquellos que suponen extinciones de contratos de trabajo y aumentado con respecto a los que las consecuencias son en materia de disminución de derechos y de salarios.

En cuanto a extinciones de puestos de trabajo, en empresas de ámbito Estatal, destacar tres procesos tanto por volumen de personas afectadas, como la inversión sindical de tiempo y medio realizados: Correos Express y TNT, saldados con Acuerdos, y Tourline donde se acabo sin acuerdo y en judicialización del expediente hasta llegar incluso al Tribunal Supremo, donde se nos desestimaron nuestras pretensiones de anulación de las medidas de extinción.

Patrón común en estos procesos ha sido que los tres han utilizado plenamente en su presentación y en la negociación, tanto la descausalización que la reforma laboral permite a las empresas a la hora de presentar ajustes, como la disolución casi absoluta, que tampoco se exige tras la propia reforma, de que entre causas y medidas, estas ha de estar regidas por los principio de proporcionalidad y razonabilidad.

Solo un acuerdo en las indemnizaciones, aumentando sustancialmente la prevista por la ley, acompañado en gran medida de acogimiento voluntario a las mismas y disminución total de quienes están afectados inicialmente, justifican previa aprobación en Asambleas de trabajadoras y trabajadores, los

acuerdos alcanzados tanto en TNT como en Correo Express, pese a la lo poco e insuficientemente explicadas necesidades empresariales.

En Touline al contrario, no se ha dado ninguno de los parámetros anteriores. Apenas aumentaron su oferta en indemnizaciones, ni disminuyeron el número de personas afectadas, y por supuesto tantas las causas esgrimidas como las medidas solicitadas apenas pasaban del "disfraz" que la ley exige desde reforma, y su aprobación y ratificación por los órganos judiciales, tanto por la AN como por el TS, no deja de ser nada mas que un claro ejemplo del escenario que se nos ha quedado: Empresa donde la deuda que justifica el ERE, sospechamos en gran parte emana del precio de compra que en su día hizo de la misma su actual propietario, CTT (el Correo Portugués), con una política "low cost" en tarifas (por debajo de costes), que además imponía a las franquicias, que al no poder devolverle lo comprometido por el uso de marca, agravan la deuda, y la medida que proponen es despedir al personal, que lo único que han hecho han sido disminuir su coste laboral en los últimos años. Y todo ello, no con la intención de amortizar puestos, ni cambiar política de tarifas por debajo de costes, sino de ser sustituidos por más política de franquicia. Pues aprobado y bendecido por nuestras mas altas estancias judiciales, dejan muy a las clara "como esta el patio".

Se han colaborado también con algunos territorios en procedimientos que aunque localizados, eran en empresas de ámbito estatal, como han sido por ejemplo en el Grupo DHL, Gonfiesa y ASM. También se ha seguido en el cometido de seguir en expedientes que aunque son de periodos anteriores, han seguido con repercusiones durante este último ciclo, como son Zozaya y UPS, siendo especialmente reseñable el final de este eterno conflicto iniciado en 2008, e insufrible concatenación de "agresiones" que han recibido las trabajadoras y los trabajadores de esta empresa en su centro de Vallecas (Madrid), que tras ganar todos y cada uno de los procesos de los que han sido víctimas, hasta incluso su última estancia en el TS, decidieron poner fin a una relación laboral imposible, con un significativo resarcimiento económico de todos los perjuicios ocasionados por la sin razón de esta empresa y sus dirigentes.

En cuestión de modificaciones sustanciales y descuelgues de condiciones de acuerdos y convenios, han sido mas prolíficos a la hora de presentarse por parte de las empresas, y en casi todos los casos atendiendo a las facilidades otorgadas por la legislación vigente, así como, a la asunción que de la misma han realizado quienes las han juzgado, incluso "extrayendo" en las motivaciones de causa de las propias leyes, lo que en ellas no estaba expuesto con claridad meridiana.

Los más significativos por lo relevante tanto de los cambios exigidos como por volumen de trabajadores han sido, Buytrago y Linser antes de su cierre,

Fernando Buil, con el resultado de acuerdo, y Auto Res, Pañalón y Toquero Express en desacuerdo.

Relevante por la empresa que es y por lo que históricamente ha sido y sigue siendo para este Sector de carretera, relatar someramente el conflicto de Auto Res, donde los trabajadores y trabajadoras no tuvieron ningún reparo en volver hacer defensa de sus derechos convocando y secundando sendas huelgas, que en este caso sirvieron para la reafirmación de dignidad que siempre ha demostrado este colectivo en la defensa de los derechos, tanto los propios como los ajenos, que no para torcer la voluntad de la empresa en sus desmedidas pretensiones, que llegaban al punto de querer quitar de "golpe y porrazo" todos los derechos conseguidos a lo largo de años, y de paso desactivar a futuro a la representación sindical, fundamentalmente de CCOO, que los había conseguido con el apoyo de sus compañeras y compañeros.

Tal fue el número de medidas y la profundidad de las mismas, que la posterior judicialización que desde CCOO se hizo, ha tenido como resultado la anulación por completo de su conjunto por la AN que juzgaba como procedente cada una de ellas individualmente, pero rescataba de la anterior legislación la desproporción que en su conjunto suponían, siendo este fallo posteriormente ratificado por el TS.

También se judicializaron los expedientes de Pañalón y de Toquero, pero aquí el resultado ha sido muy diferente al anterior, aunque en términos globales respondían a no tener más causa que la economicista de que cuanto mas barata sea la mano de obra más beneficio.

En relación a movilidad, la reciente compra de TNT por parte de FedEx a nivel mundial, esta conllevado la movilidad de trabajadores/as entre centros de trabajo de una misma provincia, no pudiéndose considerar en principio la mayoría de los casos como movilidad geográfica.

Por último, respecto al Grupo ABERTIS, reflejamos nuestra colaboración y el apoyo que nos has sido solicitado, a las y los compañeros de la SSE, que durante este mandato en primera persona, han gestionado de forma positiva y relevante una armonización de Convenios Colectivos de las distintas empresas del Grupo, como así lo demuestra la aprobación por las plantillas del Acuerdo alcanzado, así como la renovación de CCOO como sindicato más mayoritario en su ámbito.

INDEFENSIÓN DE LOS CONDUCTORES ANTE DEMANDAS DE CANTIDADES POR EXCESOS DE JORNADA

La profesión de conductor, ya de por sí difícil, últimamente se está encontrando con otro elemento más de desarraigo como es el de la dificultad de hacer cobro

efectivo por el trabajo que realmente se presta. Y esto es así, como otro elemento pernicioso más de la tan cacareada crisis y "la salida" a la misma que nuestros dirigentes han decidido para salir de la misma, de empobrecer a las asalariadas y asalariados de este país.

Y es que resulta increíble que en la época de la tecnología, la indefensión que se está generando al colectivo de conductores asalariados a la hora de reclamar los excesos de jornadas que realizan, resulta verdaderamente sorprendente, ante la dinámica que han tomado los jueces españoles de no aceptar como prueba fehaciente las lecturas de actividad que se registran en los tacógrafos de los vehículos.

Es evidente que la actividad de la conducción, sobretodo aquella ligada al largo recorrido y más concretamente al Transporte Internacional, conlleva una penosidad indudable, donde la única compensación posible por la que se mantiene los trabajadores en la profesión, es fundamentalmente de origen económico. En ese sentido, el histórico en España para compensar las largas jornadas de los trabajadores del volante, han sido los siempre discutibles (por dudas de legalidad) pactos de pago por Kilómetros, por el que se compensaban horas extraordinarias y horas de presencia realizadas.

Desde un punto de vista práctico, y mas allá de si estos pactos vulneran o no la letra y el espíritu de la normativa europea que impide pactar por Kilómetros cuando estos son contrarios a la seguridad vial, lo cierto es que tanto empresarios como trabajadores encontraron una "fórmula objetiva" de calcular y compensar trabajo realizado, con esta permuta de medir distancias realizadas en lugar de tiempo empleado. De hecho buscar la proporcionalidad directa que la fórmula física dice que existe entre ambas, venía dado con más o menos éxito, según el acuerdo que se alcanzaba en el precio acordado por Km. realizado, y evitaba la siempre engorrosa tarea de interpretar las lecturas de los tacógrafos.

Además de permitir a las direcciones de las empresas, disponer de mas horas de trabajo y de disponibilidad de las que legalmente tiene derecho a exigir a quienes trabajan para ellas, valga también decir, situación que estas trabajadoras y los trabajadores permitían como algo consustancial al hecho de que para estar fuera de su domicilio, y el sacrificio que supone no poder disponer de su tiempo libre para estar con sus familias, mejor hacerlo a cambio de llevar mas dinero a casa.

Pero este "supuesto equilibrio", que no es ni mas ni menos que la realidad de un sector complicado, se ha visto abruptamente quebrado cuando las empresas amparándose en la crisis, han bajado el valor de las compensaciones pactadas en estos acuerdos, cuando no los ha hecho desaparecer, hasta el límite de lo

inasumible, abocando a las plantillas que las reclamaciones de los excesos de jornada sean por vía judicial.

En ese sentido, la única salida que les ha quedado a las personas conductoras asalariadas españolas, es la de intentar dejar registrada toda su actividad en los tacógrafos de los vehículos manejando el selector de actividades del que disponen estos aparatos, utilizando las posiciones asignadas para marcar otros trabajos distintos de la conducción y la de tiempo de presencia.

Pero he aquí, que los largo años de "paz social" en el transporte, con una ausencia casi absoluta de reclamaciones de cantidades debido a la proliferación de pactos, esta topando con la falta de capacidad de quienes juzgan para valorar estas situaciones en la que empresarios dejan de pagar las horas de exceso, eso si, sin dejar de exigirlos. Falta de capacidad que en unos casos emana del desconocimiento más absoluto de esta magistratura tienen de como funciona el tacógrafo, y en otros, de la "flojera" que da ver entre la prueba a cotejar los mas de 250 discos de tacógrafo que suele tener una reclamación anual.

Y todo ello, pese a que en la mayoría de las ocasiones, se suelen aportar pruebas periciales que aligeran a sus señorías el trabajo de lectura, y con una fiabilidad casi absoluta, tras la cada vez mayor implantación de los tacógrafos digitales y su facilidad para obtener de ellos lecturas digitalizadas.

En este punto, y ante la evidencias presentadas, las empresas han encontrado como sobrevenido argumento, que además quienes enjuician "compran" casi siempre sin ambages, el de criminalizar a quienes conducen profesionalmente justificando que tanto los tiempos de "presencia" como los de "otros trabajos diferentes a la conducción" que ocupan gran parte del quehacer diario, son marcadas por estos de manera discrecional, sin criterio real y dejando traslucir que lo hacen solo a los efectos de reclamar lo que según ellos no han trabajado.

Y tristemente no están necesitando mucho mas para dejar sin efecto las demandas que por cantidades corresponden por hacer tareas como las cargas y descargas, vigilancia de mercancías, entregas y recogidas de albaranes, las esperas de cargas y así un largo etcétera de actividades que solo pueden ser registradas manualmente por parte de quien las realiza.

Lo cierto es que tenemos que encontrar nuevos argumentos y líneas de actuación para hacer frente a estas condiciones de semiesclavitud que están padeciendo gran parte de nuestros profesionales, donde gran parte del trabajo realizado queda sin remunerar.

Y la primera ha de pasar por una "reeducación" de los profesionales sobre el manejo del tacógrafo más allá de la conducción y la obtención de pruebas de

las llamadas fehacientes, que acrediten que lo que se marca, es siempre con conocimiento, y siguiendo directrices organizativas de las empresas. En este punto, cobra importancia empezar a utilizar como una parte mas de la actividad diaria, mecanismos como SMS, wassaps, o el dispositivo de mensajes que suelen llevar los GPS con los que las empresas equipan sus camiones, para dejar reflejado el conocimiento que las empresas tienen de la actividad diaria de sus plantillas.

En esa labor de reeducación, también es conveniente empezar a hacer apreciar que la directiva (2002/15/CE) y transposiciones de la misma al ordenamiento jurídico español (RD 1561/95 y RD 902/2007), son también fuente de derechos para trabajadoras y los trabajadores móviles como son las conductoras/es, y no solo de obligaciones, como de manera interesada se lleva haciendo, y permitiendo hacer valga decir, por parte de las empresas y patronales del transporte por carretera.

Y es que estos profesionales al igual que cualquier persona trabajadora, tiene derecho a tener una jornada y un horario de trabajo, en los términos marcado en ET y Convenios colectivos de aplicación, y así debe de exigirse a las empresas que lo hagan, incluso denunciando a la Inspección de trabajo cuando estas se nieguen. A partir de aquí, tendríamos un elemento más para que las horas prestadas de más, cobraran la visibilidad que a día de hoy nuestra judicatura no aprecia.

IMPUGNACIÓN JUDICIAL DE LEYES APROBADAS POR RD, POR APRECIARSE VICIOS DE ILEGALIDAD

No añadimos nada si decimos que la fórmula de aprobar leyes vía RD utilizada por el primer gobierno de Mariano Rajoy, también ha afectado de manera esencial a la actividad del Sector de Carretera. Dos de ellas, por ser fundamentalmente normas que afectan a trabajadoras y trabajadores de nuestro sector, merecieron que intentáramos su impugnación. El RD 22/14 que afectaba a la formación para el personal del transporte Sanitario, y el RD 1082/2014 que flexibilizaba el Reglamento Europeo 561 para conductoras y conductores, contraviniendo no solo materias indisponibles que existen en el mismo para los estado miembro, sino la propia directiva de tiempos de trabajo traspuesta en norma para España inicialmente por el RD 1561/95, y posteriormente modificado por el RD 902/2007.

En ambos casos, el órgano judicial competentes, la sala Contenciosa administrativa del TS, ha desestimado nuestras pretensiones de anulación con argumentos soslayados, pero eso si con contundentes condenas en costas, a razón de 4.000 € por cada uno de ellos, que ensimismo es evidente que

encierra el objetivo de disuadir ante futuros intentos en otras materias impuestas por los poderes gubernamentales y legislativos.

Sin entrar al análisis detallado, si un pequeño resumen de que suponen estos RD para el futuro del Sector y los motivo de acometer su impugnación pese a los riesgos de costas como a las que posteriormente hemos sido condenados.

En el caso del RD 22/14, en plena efervescencia de sacar licitaciones a la baja en todas las comunidades autónomas, este RD posibilita a las organizaciones de voluntariado que llevan ambulancias, como es la Cruz Roja, disminuir los exigentes requisitos de formación que se exige al personal de las empresas concesionarias privadas. La motivación vino por parte de la alarma de distintos delegados y delegadas, así como de y miembros de comités de empresa de CCOO que nos alertaban del uso de personal voluntario más allá de los cometidos que por ley pueden realizar. De hecho Cruz Roja y otras asociaciones de voluntariado, son empresas que también licitan a las concesiones privadas, y aunque la norma es clara para cuando así lo hagan cumplan con sus requisitos, es inevitable pensar que este híbrido de personal asalariado y voluntario pueda generar un deterioro por competencia desleal a trabajadoras y trabajadores del sector. Asimismo, y así lo reconocía la sentencia pese a que nos desestimaba en el fondo, tampoco es coherente exigir una formación diferenciada, cuando las unidades de emergencias del 061 y el 112 envían indiscriminadamente a unos u otros, pero en estos casos, quien está legitimado a la reclamación serían usuarias y usuarios, ya que a criterio del TS no afecta (o mas bien no somos capaces de demostrar en que afecta) a los puestos de trabajo ni a la rebaja de condiciones.

En el caso del RD 1082/2014, son varias las motivaciones. La primera emana de que cuando las normas de tiempos de conducción y trabajos de móviles, así como la del instrumento de control, el tacógrafo, deberían evolucionar en un sentido mas restrictivo, en bien no solo de trabajadoras y trabajadores, sino también de la seguridad vial y de personas usuarias de las carreteras, esta norma flexibiliza criterios, y aunque estos estén limitados al territorio de las islas de menos de 2.300 Kms. cuadrados, es contrario a la tendencia que creemos desde el Sector Estatal de CCOO se debería tener, y ensimismo un retroceso con respecto a los avances que en su día se hicieron para limitar exenciones a isla de menos de 700 Kms. cuadrados.

Otra razón de peso, es que flexibiliza y empeora un aspecto muy claro del reglamento como es el de fraccionar el descanso en tres veces y disminuir los mínimos exigibles a 8 horas, cuando el reglamento comunitario permite 9 horas y además solo permite cambiar este mínimo para aumentar el número de horas de descanso.

Sorprendentemente la sentencia desestima nuestra clara pretensión de anulación, convirtiéndose en este caso el TS en un claro instrumento de defensa del poder legislativo.

Pese a ser sentencias del TS, y por tanto sin capacidad de recurso alguno, desde el Sector no tiramos la toalla, y estaremos a ver si a través de casos individuales, y al igual que esta pasando con reciente y ejemplificantes sentencias, sea la justicia europea a través del TJUE, la que aprecien si las normas en cuestión están vulnerando derechos comunitarios y/o convenios internacionales que por ser España Estado miembro, son de obligado respeto. Siendo además esta una estrategia que habrá que valorar y desarrollar también a casos futuros, ante la falta de sensibilidad que la justicia española observa para con algunos derechos de trabajadoras y trabajadores y de sus representantes.

HUELGAS. IMPUGNACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

Pese a la paralización existente en la negociación colectiva, y la creciente restricciones de derechos que venimos sufriendo por aplicación de expedientes laborales, pocos han sido los conflictos en los que se ha utilizado como herramienta de presión la convocatoria de Huelga Legal, y muchos menos los casos en la que esta se ha llegado incluso a producir.

A nivel global, y como creemos que ya es habitual, destacar la participación muy activa de todo este sector y de quien lo conforma tanto en los niveles estatales como en las organizaciones territoriales, en las dos huelgas Generales convocadas con motivo de la Reforma Laboral. Podemos decir que el trabajo realizado conllevó la paralización de las principales empresas de transporte de viajeros, lo que siempre contribuye a una mejor visualización de un conflicto de huelga de estas dimensiones.

Ya dentro del ámbito del propio sector, cabe destacar que la ejecutiva saliente valoró convocar huelga en casi todos los sectores de actividad que están dentro de nuestra estructura con motivo de la amenaza que suponía la posible caducidad de los convenios colectivos sectoriales, por mor que la propia reforma laboral suponía para la continuidad de los mismos. Incluso de dieron los primeros pasos, convocando por conflicto colectivo ante el SIMA, tanto a las patronales de Mercancías como de Viajeros, aunque finalmente, y a ello contribuyo esencialmente las rápidas sentencias que empezaron a darse tanto en AN como en algunos TSJ en pro de la continuidad de los convenios, no se considero necesaria seguir, dejando que fuera el ámbito territorial correspondiente el que determinara la procedencia o no de las medidas de huelga.

En ese sentido destacar dos clásicos, Mercancías Barcelona, y Viajeros Madrid, por motivos ligados a la negociación de los convenios, y Ambulancias en Castilla La Mancha, por la no aplicación de la subrogación de personal en los cambios de concesiones, y el recorte de derechos que supusieron.

El resultado de las movilizaciones, se puede decir que ha sido satisfactorio. En el caso de Barcelona es indudable que han contribuido a que finalmente el TSJ de Catalunya y el propio TS hayan validado la subsistencia del Convenio de mercancías. En el caso de Madrid, promovió que se renovara el Convenio de Viajeros, sin pérdida de derechos y con un incremento de las tablas salariales del mismo.

En CLM, la batalla ha sido bastante más ardua y sostenida en el tiempo, ya que las desavenencias con las concesionarias y el Gobierno castellano manchego que las concedieron, han sido una constante.

También han existido algunos conflictos en el ámbito de las empresas. En este sentido destacar el acaecido en Auto Res, donde por el motivo anteriormente expuesto de derogación del pacto extraestatutario donde se contienen los derechos históricos conseguidos por este colectivo de trabajadores y trabajadoras, se convocaron desde el sector Estatal tres Huelgas, que evidentemente ajustaban sus calendarios de ejecución a fechas donde el conflicto es mas visualizable ante la ciudadanía (puentes, navidades y Semana Santa). La primera de ella, se realizó con un estricto cumplimiento de servicios mínimos del 30 por ciento, siendo su seguimiento del cien por cien. Las otras dos sin embargo, contaron con la irrupción de unos mínimos abusivos decretados por el Mº de Fomento del 70 por ciento y del 50 por ciento respectivamente, fruto de los cuales se procedió a la desconvocatoria ante la falta evidente de eficacia que suponía la medida de presión, y la vulneración de derecho fundamental que ensimismo suponían estos mínimos, que evidentemente fueron denunciados por CCOO.

Tristemente otra vez, como están las relaciones entre las sedes judiciales y los derechos laborales, incluso tratándose de un derecho como el de huelga recogido dentro de la Constitución, se evidencia como de desafecto total y absoluto, y pese a contar con el informe favorable del Fiscal en las dos impugnaciones realizadas, la AN, en salas de lo Contencioso Administrativo, han decretado en una de ellas, en las del 50 por ciento, los servicios mínimos como justificados y que no vulneraban el derecho de Huelga. En la otra, la del 70 por ciento, la AN se ha salido literalmente por la tangente, decretando que al desconvocar la huelga, decaía el objeto de la demanda. ALUCINANTE.

Además cabe añadir, que como diría el del chiste, 2.000 € en costas por cada conflicto, "para que vuelvas". Por cierto, a día de hoy hemos aceptado el reto, y los del 70 por ciento están recurridos ante el TS, al ser estos abusivos "servicios

mínimos" un precedente peligroso en futuras convocatorias de huelga que no nos podemos permitir como sector. Servicios mínimos que superan con mucho los que el propio Mº decreta como obligatorios en los propios pliegos de concesión administrativa.

LA ULTRACTIVIDAD DE LOS CONVENIOS COLECTIVOS

Este periodo de cuatro años iniciaba su recorrido prácticamente con la incertidumbre que la reforma laboral dejaba sobre el futuro de la negociación colectiva. La pérdida de vigencia a la que iban a poder ser sometidos los convenios colectivos a partir de Julio de 2013, fecha tope que la ley daba para aquellos convenios que llevaban más de un año desde su denuncia, anunciaban un paisaje devastador.

Desde el Sector de Carretera de CCOO, con una negociación predominantemente sectorial de ámbito provincial y autonómico, y que ya se encontraba estancada desde los inicios de la crisis (petrificada, si hacemos uso a uno de los términos estrellas que tanto han gustado a nuestros legisladores y jueces), solo por la ambición de recortar derechos recogidos en los mismos por parte de empresas y de las patronales que les representa, entendimos que era momento de movilizar, al menos en opinión, a trabajadoras y trabajadores del sector, y de sembrar la incertidumbre en la contraparte, tanto patronales como a los poderes públicos.

En ese sentido, y utilizando los mecanismo de mediación del SIMA, interpusimos dos conflictos colectivos en los dos sectores más grandes, Mercancías y Viajeros, medidos por número de personal que operan, y a su vez siendo los que más riesgo tenían de perder los convenios, al no tener recogidas cláusulas de ultractividad que permitieran su aplicación hasta firma del siguiente. En ambos conflictos, expusimos a las patronales mas representativas de ambos sectores, la conveniencia de firmar un Acuerdo Marco, en el que ambas partes nos comprometiéramos a la continuidad de los convenios, mas allá de las fechas de Julio en la que gran parte de ellos podían decaer, si se hacía realidad la peor de las interpretaciones que en este asunto dejaba la reforma laboral.

Conflictos en el que también "jugamos" la baza de publicitar las posibles consecuencias que un escenario sin convenios sectoriales dejaba, lo que sirvió para que desde el mismo Mº de Fomento nos convocaran a todos los agentes sociales a mantener reuniones para intentar forjar acuerdos que impidieran llegar a la conflictividad.

Cierto es que no conseguimos el objetivo de fraguar un reparador Acuerdo que nos hubiera dejado la tranquilidad suficiente a futuro. Pero cierto también que

tampoco ha desaparecido ningún convenio sectorial por motivo de sobrepasar los límites dados por la reforma para su obligatorio cumplimiento por las partes de un año desde denuncia, y de julio de 2013 para aquellos que ya llevaban ese tiempo denunciados. De hecho gran parte de ellos a día de hoy se han renovado, sin pedida de derechos, y los que no lo han hecho, tácitamente los podemos considerar ultractivos.

Pero como tampoco es conveniente "hacerse trampas al solitario", no nos engañemos. Si estos no desaparecieron, fue por la gran utilidad que tienen también para unas empresas, que desde un punto de vista económico, han estado con carácter general por encima de los mismos. Solo en el caso del provincial de Mercancías y Logística de Barcelona, uno de los mejores convenios sectoriales que tenemos, la patronal hizo intento de promover su desaparición, intento que afortunadamente no fraguó al interpretar los tribunales que en su contenido venía reflejada su aplicación de manera ultractiva en tanto y cuanto se mantenga por las partes la obligación de negociar.

De hecho, básicamente y en un análisis real y crítico de la situación, y tras in enorme trabajo realizado, inicialmente promoviendo el consenso interno propio de CCOO (del Sector, nuestras Federaciones y Confederación), así como externo intentando involucrar al Sector Estatal de Carretera de UGT, a la Administración, Patronales varias y medios de comunicación, a lo más que hemos llegado, ha sido a salvar honrosamente los muebles, siendo esta una realidad que debe cambiar, por la de fijarnos para los próximos cuatro años, no solo el objetivo de dinamizar la negociación de los convenios estancados, sino que además, consecuentemente con lo que ha sido el espíritu de CCOO, mejorar las condiciones de los mismos.

IMPUGNACIÓN DE CONVENIOS SECTORIALES REALIZADAS POR CCOO

Tal y como venimos apuntando, la instrumentalización que las patronales del sector han intentado con la posibilidad que la Reforma Laboral daba de poner fin a los convenios colectivos, con el objetivo de introducir en los mismos contenidos y ambiciones históricas, apenas ha cuajado. Contenidos que iban en el sentido de flexibilizar la jornada de trabajo, diluir las categorías profesionales, introducir mecanismos para poder contratar mas barato, eliminar conceptos retributivos como la antigüedad o eximirse de pagar dietas y pluses, han sido algunas de sus "propuestas estrellas", para "modernizar" los convenios.

Pero como en todas las cosas, han existido dos excepciones notables. Convenio de Mercancías de Murcia y Convenio de Transporte Sanitario de Castilla La Mancha. En ambos casos no solo no han contado ni con el beneplácito ni la firma de los representantes de CCOO, sino que desde las unidades territoriales

correspondiente se ha llevado a su impugnación en los juzgados. Impugnación en la que este Sector Estatal de la Carretera ha colaborado activamente, ante el riesgo de "contagio" que pudiera existir a otros convenios del mismo ámbito sectorial de aplicación.

En los dos casos estamos ante unos convenios Estatutario, y por lo tanto de aplicación a toda la masa trabajadora en sus ámbitos territoriales correspondientes, dado que han contado con la firma de la parte mayoritaria de la mesa de negociación, siendo en el caso de los murcianos conformada por la representación de UGT y USO, y en el de los castellano manchegos solo de UGT.

Sin entrar al detalle, si es conveniente en este informe dejar reflejo de esos contenidos que hemos considerado inasumibles.

En el caso del Convenio de Mercancías de Murcia, el pago de multas de tacógrafo, imputables a las empresas conforme a LOTT, por descuento en nómina, con cargo a los conductores, exoneración de pagar dieta pernocta, cuando esta se realice en la cabina del camión, aumento encubierto del régimen disciplinario solo para el colectivo de conductores, y cobro de excesos de jornadas y dietas a través de un cálculo por Kilómetros.

Lamentablemente, la impugnación en tribunales no ha tenido el efecto que buscábamos de anulación. Tanto el TSJ murciano, como el TS, han considerado que ninguno de estos contenidos denunciados, tal y como están redactados en el convenio, son contrarios a normas de ámbito superior e indisponibles ni a derechos fundamentales como pedíamos en la demanda. Y esto es así, y aquí tenemos que poner en marcha las alertas para no caer en errores futuros, porque los negociadores firmantes han tenido la "habilidad" de encubrir en una redacción de términos, supuestas voluntariedades y falsos mecanismos de defensa que equilibrarían la discrecionalidad de las empresas a la hora de aplicar estas medidas.

No obstante "el mal" tiene cura: no firmar, y en la medida de lo posible, cuando seamos minoritarios, alertar a trabajadoras y trabajadores afectados de las consecuencias de que otros firmen. Porque la realidad es que pese a que estos contenidos han sido validados por el Tribunal Supremo, solo son aplicables allá donde ser firmen. Ojo avizor aquí, y no nos confundamos, ni nos confundan, tal y como algunas patronales territoriales van "intoxicando" en las mesas de negociación provincial dando por hecho la aplicación de estos supuestos por el hecho de existir una sentencia.

Por último, y como consecuencia, "habilidades" aparte de quienes redactan el convenio murciano, no deberíamos descartar a través de casos individuales,

elevar a la justicia europea la aplicación real que del convenio murciano se hace por parte de la dirección de las empresas.

En el otro caso, el del Convenio de Ambulancias de Castilla La Mancha, una bajada del Salario Base de un 15 %, y la implantación de bases de urgencias de 3 componentes en lugar de 4, y de dispositivos de localización en algunos pueblos, que en la practica supone la disponibilidad de trabajadoras y trabajadores 24 horas al día, 7 días a la semana, por el módico precio de 30 € mes. Las dos últimas medidas, han supuesto reducción de personal, que evidentemente ha ayudado a pagar la primera.

Este convenio, al contrario que en el murciano, no han contado con igual grado de "habilidad" por parte de los firmantes y de ahí que allá prosperado a día de hoy parcialmente la impugnación realizada al TSJ de CLM, invalidando la forma en que se implantaban las bases a tres, a través de la comisión paritaria que componían los firmantes del convenio, para "ocultar" al exterior del convenio (los no firmantes y los trabajadores/as) un aspecto fundamental de la negociación. En el caso de los dispositivos de localización, siendo el mismo método para implantarse, sorprende que no prosperara y de ahí que a día del de-el presente informe este recurrido por CCOO al TS.

Concurrió además con el hecho de que con la entrada de los nuevos concesionarios de las licitaciones de ambulancias castellano manchegas, donde especialmente la empresa Ambuibérica, estos no respetaron las cláusulas de subrogación de los convenios, despidiendo a un gran número de personas ~~trabajadores~~, y novando las condiciones al resto de las plantillas.

Esta situación ha generado una gran conflictividad, donde se han convocado huelgas por parte de CCOO, que no solo no han contado con el apoyo de UGT, sino que muy al contrario han "torpedeado", y con las correspondientes demandas judiciales, incluida una de Tutela de derechos contra el sindicato y su afiliación a los que "objetivamente" siempre afectaban las medidas de despido, hasta alcanzar un 80 por ciento del total de personas afectadas, incluidos gran parte de los delegados y delegadas sindicales.

Aun quedando por resolver cuestiones, destacar que las demandas puestas por CCOO contra la decisión de no subrogar a las plantillas, se han ido ganando todas. La de Tutela, pese a que el informe del Fiscal fue favorable a las pretensiones del sindicato, el juez no considero suficientemente probada la "persecución" practicada contra nuestros delegados y afiliados.

A día de hoy, la conflictividad persiste, y ha sido motivo reciente de concentraciones frente a la consejería de Sanidad de CLM, los nuevos presupuestos con los que se van a licitar, y con los que en principio no parece cubrirse ni puestos de trabajo, ni derechos perdidos.

IMPUGNACIÓN DE CONVENIOS SECTORIALES ESTATALES REALIZADAS POR OTROS

Convenio Estatal del Frío Industrial.- Este convenio, auspiciado y promovido por la patronal de Frío Industrial ADELFE, viene invadiendo el espacio de los convenios de mercancías por carretera y sus actividades auxiliares desde el año 2004, donde en su ámbito funcional incluyeron el transporte y el almacenaje y distribución cuando este es a temperatura controlada. El convenio que ha venido contando con la firma por parte sindical tanto por UGT como por los compañeros/as de CCOO de Industria, ha sido motivo de discrepancia en la comisión de fronteras del propio sindicato, con el resultado favorable a que el ámbito funcional del transporte debe regular estas actividades, no pudiéndose desgajar de la misma, y menos para formar parte de otro convenio como es el caso. Además concurre que en la mayoría de los casos baja las percepciones salariales y de derechos de trabajadoras y los trabajadores con respecto a los convenios provinciales de mercancías.

Esta situación nos llevó a que desde el seno de la Comisión paritaria del II AG de Transporte de Mercancías, viéramos todas las partes integrantes de la misma, patronales y sindicatos, pertinente la impugnación de este convenio.

La impugnación se llevo a cabo a través de la parte patronal, CETM, ya que los sindicatos, aunque de distintas Federaciones, somos firmantes del mismo convenio, y aunque no existía impedimento legal, visualmente ante el juzgado no parecía lo más conveniente. En este punto, destacar que los compañeros/as de Industria se "allanaron" a la demanda planteada por parte del ámbito de mercancías, no siendo la misma postura por UGT Industria que defendió el ámbito del convenio.

La sentencia de la AN, aunque desestima la impugnación presentada y no invalida ni el convenio ni el ámbito funcional del mismo, se puede concluir como salomónica, dado que sobre el fondo material del asunto, que es que convenio debe de aplicarse, concluye que el de la actividad principal de la empresa. En ese sentido, y como trabajo para el próximo ciclo habrá que detectar y valorar demanda empresa por empresa del sector que están haciendo un uso fraudulento del convenio Estatal del Frío Industrial.

II Acuerdo General de Mercancías.- A día de hoy vigente por sucesivas prórrogas tácitas como consecuencia de la falta denuncia por alguna de las partes, son varias las impugnaciones que ha tenido este AG, desde su firma y publicación, así como previamente en la constitución de la mesa negociadora, sin que ninguna de ellas haya prosperado. Fenadismer (distribuidores, autónomos en su mayoría), ADELFE (frío industrial) y AEM (mensajería), lo hicieron contra el banco patronal, y la CIG contra el que representábamos el banco sindical, CCOO y UGT

Todas ellas decayeron en distintas partes de su tramitación (impugnación DG de Empleo, SIMA, o AN), pero especialmente significativa la de AEM, que llegando hasta la AN, se allanó a que el AG de Mercancías amparara en su ámbito funcional a aquellas empresas que aun siendo un híbrido de mensajería y paquetería, precisaran para el desarrollo de su actividad el título habilitante de Operador de Transporte.

Convenio Estatal de Mensajería.- En relación con lo expuesto anteriormente, AEM, dentro de la negociación del propio convenio de mensajería, se opuso a modificar el ámbito funcional, recogiendo lo que ella misma aceptó ante la AN tras desistir de su propia demanda contra el AG de Mercancías por invasión de ámbito. Por esta razón, tanto CCOO como UGT, nos negamos a prorrogar esta negociación y por supuesto afirmar un convenio que llevaba parado desde el 2007, y que solo la expectativa de desaparición que la propia Reforma Laboral puso en temas del ultractividad, llevo a que la patronal intentara promover la negociación.

Esta unidad de negociación (que nunca debió de "nacer", vaya por delante), se ha convertido una fuente de legalización de la precarización del sector, dado que se está aplicando como base de la actividad de muchas empresas de reparto de carga fraccionada, excediendo el límite para el que se supone se creó, que no era otro que la mera entrega de sobres, con fuente de actividad en personal de reparto a pie o en motocicleta, y muy excepcionalmente en furgonetas.

La negativa por los dos único sindicatos representativos en este sector de la mensajería a avalar con nuestra firma la renovación en precario de las condiciones (condiciones salariales de algunas categoría en límites del SMI), conllevó que AEM se buscara interlocución en el sindicato USO para que sin representación legal alguna, le avalara con su firma la renovación de este convenio, que ante la denuncia de CCOO a la DG de Empleo para impedir su registro, reconocieron el mismo como extraestatutario, lo que hasta la fecha ha dificultado su impugnación judicial.

Por todo lo expuesto es evidente que la impugnación, anulación y/o desactivación de este convenio debe de convertirse en un objetivo prioritario e inmediato del próximo equipo que conforme la ejecutiva Estatal del Sector de Carretera.

I Acuerdo General de Viajeros.- Recientemente a las fechas de presente informe, hemos recibido papeleta de Mediación por parte de la patronal del transporte Discrecional de Viajeros de Castilla y León, ASETRADI, solicitando anulación de algunos aspectos recogidos el AG de Viajeros en relación a la obligación de subrogar plantillas en los casos de que existan cambios de empresa en las concesiones. Es de suponer que esta mediación solicitada y que

concluyó con el resultado de no Acuerdo, será la previa a la impugnación judicial por parte de esta patronal.

Convenio Estatal de Ambulancias.- Actualmente en negociación, se vio paralizado, entre otras cosas (falta de interés patronal), por la impugnación que el sindicato USO hizo del banco sindical, pidiendo su inclusión. Ante la falta de acuerdo en su inclusión, dado que a nuestros criterios, que no es otro que los informes de representatividad que se emiten desde el ministerio y las Consejerías de Empleo, no les daba el porcentaje del 10 por ciento que les exige la legalidad, interpusieron demanda ante la AN que si prosperó. En consecuencia, y con independencia de que desde CCOO hemos recurrido este fallo judicial, hemos procedido a su cumplimiento, e instado a la partes vía SIMA a reiniciar negociación, en aras a que nadie quiera instrumentalizar la situación y culpabilizarnos de la paralización en la negociación de este convenio.

PROLIFERACIÓN DE CONVENIOS DE EMPRESA PRECARIZANDO CONDICIONES DEL SECTOR

Como no podía ser de otra forma, la posibilidad que la Reforma Laboral introducía de prevalencia de los convenios de empresa sobre los sectoriales en las materias nucleares en la negociación, especialmente salarios y distribución de la jornada, ha conllevado que hayan existido empresas, con nula o muy baja representatividad sindical, hayan promovido la negociación de convenios de empresa, empeorando sustancialmente las condiciones sectoriales y en la mayoría de casos incluyendo dobles y triples escalas salariales para las nuevas contrataciones.

Geodis, Juliá, Ambuibérica, ASM, Redyser, Envialia, SD Logística o Fernando Buil, son algunas de las empresas donde aparte del uso de esta modalidad de convenio de empresa, hemos observado situaciones que vulneran la legalidad en esta materia:

- Principio de correspondencia entre los firmantes y el ámbito de personal a los que afecta el convenio, que ha llegado al límite de que un solo representante firme convenio para todas las delegaciones.
- Orquestación fraudulenta a través de candidaturas independientes de la representación sindical para propiciar la firma del convenio
- Convenios de ámbito de centro de trabajo que empeoran condiciones del sectorial, sin que legalmente puedan hacerlo ya que la prevalencia es solo para convenios de empresa
- Convenios que invaden las materias que todavía están reservadas al ámbito sectorial como son clasificación profesional (para flexibilizar) o régimen disciplinario (para endurecer).

Y en este punto conviene hacer mención a las pocas trabas que las distintas DG de empleo, tanto la dependiente del Ministerio como las de las Consejerías, ponen para su registro, en comparación con las muchas que pone para el registro de los convenios sectoriales, sobretudo en materias estrellas de la Reforma Laboral. Situación que nos consta generalizada, y que creemos que debería ser motivo suficiente para que en esta época que desde nuestra Confederación se nos anuncian como de movilización creciente, se valorará convocar concentraciones de protesta ante estas Direcciones Generales de Empleo.

CAMBIOS DE CONCESIONES Y CONSECUENCIAS LABORALES

Exceptuando el Sector de Mercancías, en el resto de sectores que tenemos encuadrados organizativamente dentro del Sector de Carretera, gran parte de la actividad depende de concesiones y autorizaciones administrativas. Es por ello que desde el Sector Estatal de Carretera desde el inicio de este mandato que ahora concluye, hemos tratado de estar activos desde el principio para intentar combatir los pliegos economicistas que se nos fueran presentando en los distintos ámbitos, justificados en recortes presupuestarios que las administraciones "debían" hacer con motivo de la crisis.

En relación a este complicado asunto, donde hasta las fechas anteriores a la crisis, estos procesos de licitación eran continuista en la mayor parte de los casos, y en caso de cambio, los costes laborales estaban salvaguardados, desde la ejecutiva del Sector de Carretera solicitamos informes tanto a los servicios jurídicos confederales de Albacete, como a los de la propia FSC-CCOO en la que estamos encuadrados, para tratar de "ubicarnos" en primera instancia, y posteriormente trasladar conclusiones al conjunto de la estructura Sectorial de Carretera y abrir posterior debate.

Fruto de ese trabajo, elaboramos desde el sector un documento de trabajo, que presentamos durante el desarrollo de la Asamblea Sectorial del año 2013 para su valoración, *"Como intervenir en los Concursos"*, donde intentamos desgarnar desde un punto de vista práctico las distintas fases y frentes donde el sindicato tiene y puede actuar. Documento que a fe de lo que nos han ido transmitiendo desde los distintos territorios, en mayor o menor medida, han servido al menos para ayudarnos a estar presente y visualizar al sindicato en estos procesos, donde por resumirlo de alguna manera hay que estar presente desde el principio, siendo contraparte en todas las fase y no permitiendo que se criminalice a trabajadoras y trabajadores frente al resto de la ciudadanía.

De hecho los primeros en aplicarnos el documento ha sido la propia Ejecutiva Estatal, actuando en su ámbito de aplicación, fundamentalmente en las

concesiones que el Mº de empleo empezó a sacar a concurso en el año 2014 en el transporte regular de largo recorrido de viajeros, y en las que la subrogación legal que se exigía en los pliegos, iban asociados a unos mínimo de servicios que no llegaban ni tan siquiera al 30 por ciento del total de la plantilla que trabajaban para las concesiones, solo del colectivo de conductores/as, y obviando al resto del personal (oficinas, mantenimiento, taquillas, etc.).

Esos primeros pliegos del 2014 fueron todos impugnados por patronales y empresas, y por parte sindical solo CCOO, estando ausente el resto de organizaciones sindicales que al parecer confiaba en la sucesión de actividad del Art. 44 del ET como suficiente para promover la continuidad de los puestos de trabajo y las condiciones en que se sustentan, sin tener en cuenta que el elemento patrimonial que supone el autobús que se conduce, configuran la unidad productiva que genera el derecho.

Pronto pudimos confirmar estas sensaciones, malas sensaciones. La primera adjudicación que se otorgó por Fomento en la que hubo cambio de empresa, el Madrid - Ávila, VAC 080, de Larrea, grupo Avanza, a Autocares Jiménez Dorado, conllevó el despido de la mas de la mitad de la plantilla, 6 de 11, quedándose únicamente con los contratos que mandataba el pliego. Y todo ello pese a que en el convenio sectorial de Ávila, donde estaba encuadrada toda la plantilla de la empresa, existía cláusula de obligación de subrogación. Se aducía por la empresa que la norma no les disciplinaba al no ser de ámbito Estatal.

Por ello desde la Ejecutiva Sectorial, y ante la ausencia en la mayoría de convenios territoriales de cláusulas de subrogación, creímos conveniente acelerar y apostar por negociar con las patronales mas representativas, un Acuerdo Marco que obligara a las empresas a subrogar al personal.

Fruto de esa negociación se terminó ~~término~~ alcanzando el I Acuerdo Marco de Viajeros, donde el asunto principal pactado, era la subrogación ante los cambios en las concesiones. Creemos que un gran éxito, eso si, propiciado por la necesidades de unos y de otros, dado que hasta la fecha y pese a "los cantos de sirena" que desde la Dirección General de transporte de Fomento se nos venían dando con respecto a la necesidad de recoger por acuerdo de las partes las obligaciones de subrogación, la patronal siempre ambicionaba en querer cambiar está, por otras materias y derechos reguladas en el Laudo del año 2000 y en los convenios provinciales (antigüedad, clasificación profesional, flexibilidad de jornadas).

La eficacia del acuerdo está fuera de toda duda a partir de los hechos probados durante el año 2015 y siguientes, donde todos los pliegos licitados hacían observación a la obligación de subrogar al personal asignado a la concesión por encima de los mínimos exigibles para el servicio por Fomento, advirtiendo a los

licitantes que en caso de prever consecuencia laborales estas recaerán sobre el que se quede finalmente con la concesión.

A lo expuesto anteriormente, solo una excepción. El primer pliego tras el acuerdo, Madrid Jaraíz de la Vera no contempló el acuerdo marco de subrogación, motivo por el que el sindicato nos embarcamos en su impugnación tanto Administrativa, que declaró la falta de legitimidad del sindicato para litigar en procesos de licitaciones, y posteriormente Judicial, donde la sala de lo contencioso administrativo de la AN dictó la existencia de legitimidad para impugnar pliegos que puedan tener incidencia sobre trabajadoras y trabajadores, como es el caso. Aquí acabo el proceso, dado que la continuidad en la concesión por parte de la misma empresa, La Veloz, grupo SAMAR, hizo que no hubiera ninguna consecuencia laboral.

EMPRESAS DE TITULARIDAD PÚBLICA. RECORTES DE DERECHOS

El famoso RD 20/12, con el que empezamos este mandato que ahora concluye, de recortes de derechos para personal público y para quienes trabajaban para empresas de titularidad pública, con más un 51 por ciento de su capital en manos de las distintas administraciones públicas (AAPP), tampoco ha pasado desapercibido para parte del Sector de Carretera. Esencialmente empresas de transporte urbano ligadas a los ayuntamientos, aunque también afectó a algunas empresas de otros entornos de nuestro sector, como la filial de paquetería de la Sociedad de Correos, Correos Express, o empresas del estacionamiento regulado.

Esta vinculación a las AAPP les ha llevado a que se les quitara la paga extraordinaria de navidad del ese mismo año 2012, se les ha cercenado la negociación colectiva, se les ha limitado los ingresos a lo mandado a las congelaciones salariales por presupuestos generales del Estado y se han dejado sin efectos acuerdos de índole sindical que dotaban de medios y recursos.

De esta manera, estas empresas han recogido todos los perjuicios que el personal público han tenido, pero sin percibir a cambio los beneficios y salvaguardas del empleo público, ya que en algunos casos incluso se han sufrido despidos objetivos tanto individuales como colectivos por la vía del ET, así como otro tipo de regulaciones laborales.

La indefensión que a las y los compañeras y compañeros de estas empresas se les ha generado, son impropias de las de un Estado de Derecho, donde sus empresas solo tenían que invocar "el comodín" de lo dice la Ley, para coartar cualquier tipo de derecho, con el agravante de no tener capacidad de intervenir al no poder ser parte de las Mesas Generales de las administraciones públicas,

donde en teoría se podían negociar estos recortes, ni haber habilitado ninguna en su sustitución.

PARTICIPACIÓN EN CAMPAÑAS SINDICALES INSTADAS DESDE LA CONFEDERACIÓN Y LA FEDERACIÓN

"En defensa de lo público". Desde el Sector de Carretera de CCOO hemos acudido, como no podía ser de otra manera, a la campaña que en defensa de lo público se hizo desde FSC-CCOO, para unirnos a ellas y aportar recursos e ideas, pero también con el objetivo de visualizar a los trabajadores y trabajadoras de nuestro sector que trabajan en empresas que desarrollan su actividad por concesión administrativa de titularidad pública, y que no sean considerados personal público de segunda fila.

Reversión de servicios públicos: la llamada "remunicipalización". Aunque en principio las empresas adscritas a la Sector de Carretera, en su mayoría nacieron como concesiones públicas y por tanto el término de reversión no se ajusta en sus términos más estrictos, si que hemos creído conveniente permanecer atentos a los diferentes razonamientos tanto materiales como jurídicos que pudieran derivarse de un traspaso de la gestión de servicios que actualmente se dan desde la esfera de las empresa privadas, a las de las AAPP.

De hecho, y ante la irrupción de los concursos de acreedores en las empresas concesionarias de las autopistas de peajes, y la fase de liquidación en las que algunas se encuentran, esta situación de revertir gestión, aunque sea de manera provisional hasta próxima concesión, es evidente que se va a dar.

Las dudas y reflexiones que sobre este tema se suscitaban, desde la ejecutiva del sector creímos que eran de suficiente importancia como para dedicarle el tema de ponencia y debate de la Asamblea Sectorial del año 2015.

Fruto del debate, realizamos un informe que remitimos a nuestra Federación, donde intentábamos no caer en el simplismo de la gestión pública ante todo, y de colocarnos en la situación que como defensores de parte que somos de trabajadores y trabajadoras, nos toca, por encima de la del interés general que debe de ocupar a los poderes públicos y políticos, y con los que en caso como este, en los que están en juego los empleos y condiciones de trabajo, evidentemente no nos podemos confundir.

Algunos de las reflexiones que trasladamos en ese informe:

- Evitar la criminalización gratuita del actual empleo por concesión, que aporta solidariamente al sistema público a través de impuestos y

aportaciones a las distintas cajas de seguridad Social, como no lo hace el empleo público.

- En caso de reversión buscar fórmulas con seguridad jurídica para el mantenimiento de los empleos. No nos debe, ni puede valer cualquier reversión que genere merma de los mismos.
- Tener en cuenta por una parte la "autoprotección" que las Administraciones Públicas tienen ante las cláusulas de subrogación de los convenios, que no les disciplinan al no ser parte de sus ámbitos funcionales, y de otra que la sucesión de actividad del 44 del ET solo alcanza, y en precario hasta coberturas de plaza por parte de la Administración de turno, a aquellos en donde la unidad productiva no esté compuesta por un importante efecto patrimonial, como puede ser un autobús o una ambulancia.
- Permanecer alerta ante posibles "rescates" de empresas, "disfrazadas" de reversión, liberando a las mismas gratuitamente de los compromisos de riesgo y ventura que llevan todas las licitaciones públicas de servicios, y cargándoselos a la ciudadanía y a la seguridad y calidad de los empleos.
- Tener en cuenta como entra en juego el tema de la esencialidad con la que se quiera justificar la reversión de servicios, ya que en muchos casos utilizan esa esencialidad para limitar el personal que las administraciones quieren en cada momento, y sin embargo luego es ilimitada contra nuestros derechos de negociación colectiva o huelga o a la hora aplicar recortes como el de la paga de navidad por RD.

Repensar el sindicato. Al igual que al resto de la sociedad, es evidente que el sindicato se ha visto sustancialmente afectados por la crisis de valores que ha emanado sin solución de continuidad e indisociable de la crisis económicas. En ese sentido, parecía algo mas que conveniente participar de la campaña propuesta a nivel confederal, "*repensar el sindicato*".

Eso si, creemos que esta campaña tendrá utilidad siempre y cuando tenga una visión crítica, alejada de la autocomplacencia y el victimismo, y las medidas que se tomen nos conecten con valores que nos dieron prestigio en el pasado y se adapte a los nuevos tiempos.

Hay que tener en cuenta la evolución que ha tenido el empleo y las fórmulas en que este se da, que ha derivado en las últimas tres décadas en que gran parte de la actividad que estaba en las empresas de producción en las que se gestaron la mayor parte de los derechos que ha disfrutado la clase trabajadoras, haya ido trasvasándose a las actuales empresas de servicios de mucho menor valor añadido.

También hay que reconocer y por tanto empezar a ver como y en que cambiar, la pasividad con la que hemos asistido a cuestiones que no tienen que ver con las relaciones que no fueran las directas entre personas trabajadoras y asalariadas, o la sostenibilidad del sistema de pensiones.

Por ejemplo, hemos encontrado buenas soluciones para colectivos en apuros a través de medidas incentivadas como las prejubilaciones, pero utilizando a veces medios que no estaban pensados para sostener dichas medidas, en lugar de conseguir coberturas extraordinarias y con reconocimiento legal adecuado para las mismas. Además no han sido correctamente explicadas a una ciudadanía (hemos permitido que otros se lo expliquen), que ha acabado criminalizando las mismas y a los sindicatos por promoverlas y aceptarlas.

Otro caso semejante es el del aumento de trabajadoras y trabajadores autónomos, a los que el sindicato no ha sabido buscar el sitio adecuado, ni encontrar la sensibilidad del mismo para que se vean como la misma cara de la moneda que la masa asalariada. Y mas teniendo en cuenta que muchos de estos mal llamados a día de hoy “emprendedores”, son trabajadoras y trabajadores que con una indemnización se compraron los medios para seguir trabajando para el mismo empleador/a para el que antes era persona asalariada.

Nos hemos olvidado de algo tan importante como formar parte de los planes educativos, que no de adoctrinamiento, en el sistema escolar. La realidad es que cuando la juventud entra al mundo del trabajo, no tienen ni un mínimo conocimiento de como funciona el mismo. Además hemos dejado que se impongan ideas como la competitividad y el emprendimientos por encima de los de la colectividad y la solidaridad.

Han desaparecido términos como clase obrera para ser sustituidos por los de clase media. En este sentido desde el sindicato deberíamos buscar alianzas con los sindicatos de estudiantes, darles sostén y apoyo en lo que necesiten, y sembrar la semilla del sindicalismo futuro, cuando los hoy estudiantes se incorporen al sistema laboral.

Como consecuencia de todo lo anterior, ha crecido el corporativismo sobre el sindicalismo de clase. En nuestro sector son bastante frecuente sindicatos que agrupan a colectivos como los conductores, que con anterioridad habían militado en CCOO, y a los que no hemos sido capaces de transmitir que sus derechos están mejor resguardados junto con los derechos de otros colectivos, que no al albur de lo que circunstancialmente la economía genere. Dado que a estas alturas revertir la situación es complicada, como CCOO deberíamos buscar espacios comunes y concertados, olvidándonos de tutelas y de imponer mayorías, con estos sindicatos, sobretodo para buscar su participación en conflictos generalizados.

La financiación de los sindicatos en general, y de CCOO en particular, también ha sido otro punto de debilidad. Aparte de hacer una reflexión profunda sobre la misma, hemos de reconocer que nos ha faltado cintura para dar explicaciones adecuadas para intentar combatir las ideas "bastardas" que nuestras contrapartes (empresas patronales y algunos grupos políticos) han conseguido introducir en la opinión pública, aun a costa de su propia honorabilidad. La diferencia es que al contrario de estas contrapartes, los sindicatos si "vivimos" de esa "honorabilidad".

En este aspecto de financiación, hemos confiado la misma ha situaciones que hemos creído sólidas, pero que se están demostrando que al igual que un boomerang, se han vuelto contra nosotras y nosotros, como son las partidas provenientes de la Formación o de nuestra presencia en Consejos de Administración de algunas empresas y corporaciones públicas. Reconozcámoslo, no hemos sabido explicarlo, incluso teniendo explicación suficiente en la mayoría de los casos.

A futuro habrá que abrir este debate, porque un sindicato fuerte debe tener los medios necesarios. Sin partidas extraordinarias como las que hemos teñido a través de Formación, la actuales estructuras y coberturas de un sindicato como CCOO son insostenible en un contexto legal como el que tenemos, profundamente antiafiliativo.

De igual manera, se debe definir, que nuestra presencia en los órganos de control de las corporaciones públicas, deben ser solo a esos efectos de control, y en ningún caso permitir el cobro de emolumento a particulares en representación del sindicato.

En definitiva, en un periodo no muy largo de tiempo, que probablemente no exceda el que nos da los actuales mandatos que estamos inaugurando en los actuales procesos congresuales, nos estamos jugando el futuro del sindicalismo de clase. Seamos conscientes de ello.

NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Desde el Sector de Carretera Estatal y como principal reto en cuanto a negociación colectiva, ha sido el relanzar o resucitar la misma en el ámbito estatal. Pudiendo ser ahora más necesaria que nunca, imperando a futuro la necesaria coordinación, complementariedad o alternativa entre los distintos ámbitos, territoriales y estatal, fruto del trágico escenario al que nos estamos enfrentando que debemos combatir.

La tabla siguiente muestra el estado de la negociación estatal, sin obviar que aquello que ahora se negocia necesita una atención continua para su cumplimiento y desarrollo.

NEGOCIACIÓN SECTORIAL SECTOR ESTATAL DE CARRETERA		
SECTORES DE ACTIVIDAD		
MAPA	SITUACION CONVENIO ESTATAL	OBSERVACIONES ESTADO ACTUAL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	ESTATAL	<i>CERRADA, opera prorroga tácita por periodos anuales.</i>
TRANSPORTE DE VIAJEROS	ESTATAL (Subrogación) y LAUDO	CERRADA, con vigencia 2023
ESTACIONAMIENTO REGULADO	ESTATAL	CERRADA, con vigencia 2017
AUTOTAXI	ESTATAL	CERRADA, con vigencia 2019
GRUAS AUTOPROPULSADAS	ESTATAL	CERRADA, con vigencia 2017
APARCAMIENTOS Y GARAJES	ESTATAL	CERRADA, con vigencia 2017
AMBULANCIAS	ESTATAL	EN NEGOCIACIÓN
AUTOPISTAS	NO ÁMBITO DE NEGOCIACIÓN ESTATAL	
TRANSPORTE URBANO	NO ÁMBITO DE NEGOCIACIÓN ESTATAL	

Desde el Sector Estatal de Carretera se llevan nueve actividades o subsectores, la mayoría de ellos estructurados en negociaciones inferiores de ámbito territorial. La gran mayoría de los trabajadores y trabajadoras adscritas a nuestros subsectores lo hacen en convenio de ámbito provincial y autonómico, siendo pocos territorios los que se regulan de manera directa por alguno de los convenios estatales existentes, estando estos dedicados a regular preferentemente las materias reservadas.

A continuación de una manera mas detallada, recogemos lo más destacable en materia de negociación en cada subsector de actividad:

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA

La regulación a nivel estatal existente, es la del II Acuerdo Marco General de Transporte Mercancías (AGM) por Carretera. Durante el periodo objeto del análisis, la vigencia inicial dada, 31 de diciembre de 2014, ha finalizado,

prorrogándose el mismo tácitamente por periodos anuales en defecto de denuncia de alguna de las partes legitimadas para ello.

El mencionado acuerdo que tiene carácter supletorio, contiene cláusula de "ultractividad sine die", situación que unida a que en el mismo se recoge contenido que excede de las ya materias reservadas, propicia una situación beneficiosa, bien para que a presente y futuro estos sean negociados y ampliados en el ámbito inferior, o bien, en defecto de negociación sean aplicados.

Dentro de este subsector, en el ámbito inferior, en este caso provincial, se presenta una situación dispar, pues si bien numerosos convenios se han podido renovar (como por ejemplo Málaga, Alicante, ó Valencia) en condiciones mas o menos satisfactorias en el contexto actual, otros siguen su vía crucis al que ya aludíamos en el anterior VI Congreso, y como muestra, sin restar importancia al resto, la situación en que se encuentra el convenios de Barcelona ó CA Madrid.

No obstante, el reto principal en este periodo al que hemos tenido que hacer frente, con mas ahínco en los dos últimos años, es mantener postura contra los continuos intentos por parte de la Patronal UNO, de separar las actividades de el transporte de mercancía, tampoco sabiendo si solo del ámbito de la Logística, o de la Logística y Paquetería conjuntamente, propiciando un intento continuo de negociación de un convenio propio para dicha actividad, preferiblemente al margen del II Acuerdo General.... Destacando dicho sea de paso, sin concretar la definición o concreción de lo que pretenden. Y como prueba, los distintos convenios negociados de esta actividad (Madrid, Guadalajara, Sevilla).

A buen seguro, este campo deberá debatirse en profundidad en el próximo mandato, pros y contras, y en cualquier caso, nos llevará a implementar las acciones en la dirección que se decida el camino que en este sector, en esta organización, se vaya consensuando.

TRANSPORTE DE VIAJEROS

De entrada, debemos reseñar el avance que ha supuesto en esta actividad la firma del primer acuerdo colectivo en este ámbito, pues como es sabido no existe un convenio estatal, siendo de aplicación un laudo allá donde no existe una negociación en ámbito inferior.

Por tanto, hemos de destacar el Acuerdo Marco Estatal sobre materias del transporte de viajeros por carretera, firmado en diciembre de 2014, que sin duda, llegó en un momento en que la salida a concurso de nuevas concesiones estaba provocando situaciones de inestabilidad laboral, pues si bien, la propia licitación recogía una subrogación, solo lo hacía en la parte que el ministerio entendía como servicio público básico a cubrir, es decir, solo entraban en

subrogación una parte de trabajadoras y los trabajadores y no todos los que realmente trabajaban en dicha línea, por no hablar del personal de taquilla y mecánicos que en muchos casos no formaban parte ni de la propia empresa que gestionaba el servicio, aunque su jornada laboral la dedicaran al 100% para ese servicio.

Por tanto, este acuerdo, que sabe a poco, ha venido a preservar los puestos de trabajo allá donde se prestan, así como sus condiciones laborales, contribuyendo así a la ansiada estabilidad laboral. Debemos y deberemos no cejar en nuestro empeño para que este acuerdo se amplíe a otras materias, haciendo camino para que en un futuro, quizás algún día, podamos suscribir un convenio de ámbito nacional. Difícil tarea con una Patronal desinteresada....

Al igual que en mercancías, el escenario provincial de negociación presenta un estado dispar, donde sin duda, el transporte discrecional, a través de convenios de empresa, ha sido y es uno de los grandes damnificados de la normativa y política actual, donde la competencia se reduce a ver qué empresa consigue tener menor coste laboral.

TRANSPORTE DE AMBULANCIAS

En esta actividad, lamentablemente no podemos presentar una renovación de convenio, si bien, es cierto, que contamos con ultra actividad indefinida, y por tanto las condiciones están preservadas. En este sentido, hemos de reseñar, que la mayoría trabajadores/as se regulan por convenio autonómicos.

En este periodo hemos tenido que hacer frente al desinterés del banco patronal por un convenio sectorial, prueba de ello, son los numerosos convenios o acuerdos de empresa que se han suscrito, por desgracia normalmente a la baja. Del estancamiento padecido y que en algunos ámbitos se sigue padeciendo, subyace el problema real o mayor en la actividad, que no es otro que la rebaja en los contratos del 10% realizado por la administración a través del RD 20/2012.

Igualmente, hemos tenido que hacer frente a la legitimación de las partes, no solo la social con el conflicto con USO, aún por resolverse, también Patronal con ASEA.

Tras varios intentos, mediación, etc.... hemos retomado lentamente la negociación y esperamos, ahora sí, que podamos en breve presentar un acuerdo que pueda ayudar en el ámbito inferior a desbloquear negociaciones que se encuentren estancadas.

ESTACIONAMIENTO REGULADO (ORA)

En esta actividad existe un convenio estatal, que recientemente, tras una larga negociación se ha renovado, cuya vigencia finaliza el 31 de diciembre de 2017, y cuyo incremento salarial en su conjunto se ha situado en 4,25 %, teniendo en cuenta los IPC negativos o 0% que ha habido en el periodo de vigencia del convenio.

Es un convenio que es de aplicación donde no existe convenio inferior, y en este caso no es supletorio, por lo cual existen materias reservadas solo al ámbito estatal y materias a negociar o ampliar en el ámbito inferior.

La negociación no fue nada fácil, muy dilatada en el tiempo, más de tres años, en los que hemos estado solos tirando de un proceso donde el resto de integrantes de la mesa no ha puesto interés alguno. Llamativo desde luego, el desinterés Patronal, bien porque se encontraba a la espera de cómo se iban pronunciando los jueces en materias nucleares para esa parte (categorías, por ejemplo), bien, a un intento infructuosos de conseguir objetivos máximos, objetivos que en este periodo no hay empresa que no los haya planteado, o en el peor de los casos, no los haya aplicado.

Con la vigencia dada, hemos de preparar una nueva negociación, que nos lleve a implementar objetivos que no se hayan podido alcanzar.

Igualmente, esperamos que los ámbitos inferiores que por interés patronal en un pulso frontal han sido bloqueados a la espera de poder conseguir un acuerdo satisfactorio para sus intereses, comiencen a desbloquearse tras la firma en ámbito estatal

APARCAMIENTOS Y GARAJES

Existe convenio estatal, que recientemente ha sido renovado, y su vigencia se extiende hasta diciembre del 2017. En cuanto a incrementos salariales, se ha cerrado de forma similar al de estacionamiento regulado, no en vano la Patronal es la misma, suponiendo en su conjunto un 4,25% durante su vigencia, teniendo en cuenta los IPC negativos y del 0% que se han dado en el periodo.

Esta negociación, también dilatada, aunque menos, fue víctima del bloqueo que la Patronal sometió a la negociación en pro de obtener sus objetivos en el convenio de estacionamiento, y algo que se preveía fluido se volvió en una negociación tosca, llena de interrupciones.

Al igual que la actividad anterior, esperemos que la firma de este convenio desbloquee el ámbito inferior.

En cualquier caso, dada la casuística que se da a nivel Patronal, la similitud de actividad, la escasa posibilidad de movilización o presión tal cual está conformado actualmente el sector, y desde un punto de vista a futuro, en preciso plantearse un debate intenso, sobre la convergencia de estos dos convenios (ORA y APARCAMIENTO) en uno solo, al igual que en algunos territorios.

 GRUAS AUTOPROPULSADAS

Tras la firma del primer convenio para esta actividad en el año 2006, y finalizado en 2009, hemos venido renovando sistemáticamente el convenio, otorgándoles nuevas vigencias de tres o cuatro años (2018), a la espera de que la propia Patronal se reorganice, el sector vuelva a tener musculo y en definitiva se recupere un nivel de actividad que permita plantearnos a futuro nuevas mejoras, nuevos objetivos.

En cualquier caso, el convenio tuvo desarrollo desigual en el ámbito inferior, e incluso allá donde se desarrolló, ha tenido evolución dispar, es decir, en algunos sitios renovado, en otros dinamitado por convenios de empresa y con pocas posibilidades de levantar una negociación que nadie del banco patronal quiere asumir.

Convenio estatal, que, dadas las peculiaridades del sector, principalmente copado por personas autónomas, algunas con personal asalariado, que acuerdan condiciones en torno a la recaudación, da coberturas sociales de mínimos y obliga a estos a cotizar al menos por esos mínimos reflejados en el convenio. En este periodo hemos renovado en dos ocasiones el convenio, esta última con vigencia 2017-2019, cuyos incrementos salariales en su conjunto alcanzan el 6,5% con revisión salarial en caso de IPC superiores al incremento pactado anual.

Hemos de reseñar la restructuración a nivel estatal de las asociaciones del Taxis, una en concurso de acreedores CTE, y otra UNALT fusionada sobre FEDETAXIS, quedándose esta última, como único interlocutor en el ámbito estatal.

Este convenio tiene escasa ampliación o extensión, en lo referente a que en muy pocos ámbitos inferiores se negocian convenios para esta actividad que

amplíen lo reseñado en el estatal, tan solo dos convenios, uno autonómico en Andalucía y otro provincial el de Barcelona.

TRANSPORTE URBANO

No existen convenios sectoriales, ni de ámbito estatal ni provincial. La actividad se regula mayoritariamente con convenios de empresa, que en algunos casos y dado el carácter de muchas de ellas de empresas municipales, son convenios que están por encima de la media de otros sectores de actividad, incluido el de viajeros.

Subsector donde los recortes han tenido especial influencia al ser empresas que trabajan bajo concesión o directrices de Administraciones Públicas. Y sobre todo en aquellas municipalizadas, con unas exageradas pretensiones de recortar salarios y derechos, argumentadas en los presupuestos y cuentas de las arcas municipales.

AUTOPISTAS

Ámbito sin regulación sectorial, siendo la mayoría de las empresas reguladas por sus propios convenios. Con algunas excepciones como por ejemplo las operadas por el Grupo Abertis con carácter general, las condiciones no están muy evolucionadas, y además al ser empresas concesionarias están siendo sometidas a recortes salariales y de plantilla que también significamos en el apartado de Acción Sindical.

CONCLUSIONES N/C

Una vez realizado, un breve resumen pormenorizado por cada actividad, queremos resaltar en el informe tres elementos fundamentales, que han presidido el periodo y que han influido enormemente en la misma, seguro que no solo en el ámbito estatal.

La primera, es el desinterés patronal en la negociación sectorial, todo ello basado en la facilidad que han tenido para obtener grandes réditos pactando convenios de empresa por debajo del sectorial, no bordeando la línea, si no directa y descaradamente muy por debajo del sectorial, utilizándolo como herramienta única donde basa su competitividad.

Ello no hubiera sido posible, sin la necesaria colaboración, sumisión o subordinación de la contraparte, delegados y delegadas, a veces nombrados por las propias empresas, a veces de otros sindicatos, pero también, reconozcámoslo, también algunos de nuestros delegados y delegadas.

Hemos asistido en los últimos años a la "prostitución" del sector con competencia desleal, debido a esta reforma en la negociación colectiva tan lesiva, que solo pretende beneficiar y legalizar a empresas con malas prácticas, muy malas, donde cada cual pueda configurar su propia normativa laboral en un convenio de empresa, partiendo del Salario Mínimo Interprofesional y el Estatuto de los Trabajadores, y en defecto de este, poderse descolgar de los convenios sectoriales hasta esos mismos niveles, solo favorece a la piratería y desalmados que operan en el Sector, y a las grandes empresas a las que presta servicio a su vez a la pequeña empresa del transporte, que va a ser extorsionada por éstas, para estar en los mismos niveles que dichos "piratas". Para revertir esta situación, será necesario actuar en varios campos, uno el normativo, que le reclamamos con insistencia a nuestra federación y confederación, otro el de acción sindical, no solo visitando empresas, denunciando abusos, convenciendo a compañeras y compañeros, también impugnando por parte de este sindicato de convenios colectivos, para que por un lado no les salga gratis y por otro enviemos un mensaje al resto de empresas que marchan por esa vía.

En ese sentido, hemos de propiciar las estructuras o los mecanismos necesarios, tanto jurídico como asesoramiento, para que la impugnación de estos convenios no sea anecdótico o heroico, sino sea algo ordinario, pieza clave de nuestra actuación diaria, y para eso no solo hace falta del empuje del sindicalista de turno, también a buen seguro, hace falta destinar recursos específicos para esta tarea.

El convenio de empresa es una lacra, avanza sin descanso, la negociación sectorial está herida, si no abordamos con rotundidad el convenio de empresa a la baja, o coctel de la precariedad laboral permanente está servido. Es posible que, en bonanza económica, los convenios de empresa mejoren fruto de la oferta y la demanda, y nos haga olvidar por un momento, que existe una normativa que le otorga prioridad en distintas materias (salarial, por ejemplo).

Otra cuestión, que a nuestro juicio ha presidido la negociación colectiva en este periodo, ha sido el hecho de como la propia administración ha inducido negociaciones de convenios a la baja, o incluso ha provocado numerosos ERE'S, inaplicaciones de convenio, descuelgues, etc. con el solo hecho de licitar concursos de servicios públicos a la baja.

Este hecho, el que la propia administración presupueste un servicio público a llevar a cabo con una dotación presupuestaria menor que el anterior, y a veces, incluso, exigiendo más servicios a realizar o mejores medios a utilizar, es el que ha dejado huella en numerosas actividades incluidas en nuestro sector, como son las ambulancias, viajeros regular, urbanos, estacionamiento de vehículos, etc....

La administración es un factor esencial en nuestro sector y por ende en nuestra negociación colectiva. Es por ello, que no podemos permanecer impasibles a licitaciones con igual-mayor servicio y menos dotación presupuestaria, pues ya hemos comprobado lo que nos ocurre después, es decir, problemas para mantener las condiciones laborales, por no decir imposibilidad en mejorarles. Es por ello, que sobre la administración, en el momento inicial de licitar debemos descargar toda nuestra presión para evitar las repercusiones que dicho contrato traerá, no solo para la masa trabajadora, también para la sociedad con el consiguiente deterioro del servicio público.

Para ello, será necesario que la propia organización avance previendo de nuevas herramientas, de personal técnico, especialista, etc.... que nos ayude a tan ardua tarea, escenario que hasta el momento no nos habíamos enfrentado, teníamos malas costumbres, pues lo habitual era, ir siempre de la mano de la dirección de las empresas, tocar en la puerta de la administración y sacar nuestro convenio, nuestra reivindicación, etc....

Este hecho, y otro nuevo que ya aparece en muchas mesas, del que probablemente en el siguiente mandato se hable mucho, y por tanto debemos tener muy presentes, es el decreto de desindexación del IPC en los contratos con la administración, hecho que repercutirá sin duda sobre la negociación colectiva en estos sectores, más allá que el mismo decreto pueda contener o no, previsión de incrementar salarios en base a los posibles incrementos del personal empleado público.

Por último, reseñar el papel participativo que ha jugado en este periodo la Dirección General de Empleo, y su equivalente en el ámbito inferior, en referencia a la supervisión, y posterior ordenación del registro de convenios colectivos. A nuestro juicio, y porque no decir, con nuestra experiencia sobrada, ha sido implacable con lo sectorial e indecente, si se nos permite la palabra, con los convenios de empresa.

Dicha actuación repetida en el tiempo, nos ha llevado incluso a plantearnos seriamente, litigar contra el propio organismo por decisiones que a nuestro entender van más allá de sus facultades de revisión o protección de la normativa vigente, llegando incluso al hecho insólito de interpretar lo reglado, pudiendo haber llegado posible apología de las propias reformas laborales, pues todas sus requerimientos sobre los textos remitidos tienen una clara sintomatología, es decir, que quede reseñado en el texto a publicar, con claridad extrema, que el convenio de empresa tiene prioridad aplicativa sobre el sectorial.

Este exceso de celo en el trabajo, ya decimos más allá probablemente de sus funciones, no se aprecia ni de lejos, en la revisión que someten a los convenios de empresa, que claramente son registrado y publicados con irregularidades

gruesas que a simple vista sin necesidad de ser un experto, se aprecian tanto en normativa general, sectorial, de legitimación de los firmantes, etc....

Podemos concluir este apartado, diciendo que las reformas laborales que han tenido incidencia en la Negociación Colectiva, han sido funestas para el sector. Empezando por la nueva estructuración, o más bien desestructuración que hace de la misma, dado que un sector tan atomizado como es el de carretera, con infinidad de pequeñas empresas, no puede permitirse la ley de la selva ni se puede plantear la desregulación total que es, los que a nuestro juicio supone, el no tener una norma común en materia laboral que verdaderamente regule, como han sido y son los convenios sectoriales.

FORMACIÓN Y JORNADAS SECTOR

La formación de cursos, jornadas o seminarios promovida desde el sector durante los años del mandato que cerramos, fundamentalmente ha seguido dependiendo de los fondos de Fomento, cumplimentados en parte con fondos propios de nuestro presupuesto. Por lo que debemos ser conscientes de la mejor optimización del aprovechamiento sindical de esta vía, más aún tras la última Reforma de la Formación, con clara vocación de mermar y confrontar con la capacidad del sindicato en la gestión de la Formación Laboral. Por ello, desde el sector hace dos años aproximadamente, nuestro enfoque de la misma es más ambicioso respecto a las áreas a desarrollarse en las acciones formativas.

En el orden de repaso, en el año 2013 nuestra atención se centra en la LOTT por los cambios producidos en el régimen sancionador y en parte de la normativa. También se atiende a las peticiones de formación de las novedades del tacógrafo digital. Y se considera de interés por parte del sector de avanzar cuestiones de la normativa europea que entrará en vigor próximamente y abarca temas como el cabotaje o los megacamiones y los megatrailers.

En el año 2014, se abre jornada con la labor de la inspección laboral de trabajo en los distintos territorios, se insiste en las novedades del tacógrafo digital o inteligente, y se debate sobre el dumping social en Europa.

En el año 2015, de nuevo se insiste en el tacógrafo, no en vano, ha sufrido más de 11 modificaciones y varios cambios de reglamento, la honorabilidad, carga y descarga y el habitual en otras sesiones, Diálogo Social.

En el año 2016, se analiza el Régimen Concesional y la precariedad de estos servicios, los cambios que repercuten en la masa trabajadora con las constantes liberalizaciones, el cabotaje, o la proliferación de las empresas buzón. También un tema sobre la economía sumergida y la competencia desleal, como son las empresas de Uber y Blabacar.

La campaña Internacional y anual de la "Fatiga Mata" es una de nuestras señas de identidad y referencias. Durante este mandato, intentamos promocionar distintas formulas en coordinación con los Sectores Territoriales con objeto de re-activar la campaña, como fueron los escritos a las Administraciones correspondientes denunciando situaciones lesivas para las trabajadoras y los trabajadores del sector, y reivindicando medidas de solución.

No obstante en el año 2016, de nuevo reactivamos el paro de frontera en Fuentes de Oñoro, en colaboración con la FSC-CCOO de CyL y del sindicato portugués STRUP, y con la inestimable participación de la Secretaria Federal de Internacional que medio en los contactos con STRUP, así como por su asistencia de los Sectores de Carretera de Madrid y Asturias, y de FSC-CCOO de Extremadura. Obteniendo un resultado excepcional de participación y mediático.

MUJERES Y PLANES DE IGUALDAD

CAMPAÑAS

En esta etapa se ha seguido apostando por la visibilización de las mujeres y la formación en perspectivas de género utilizando para ello, fundamentalmente la página web de nuestro sector.

Finalizada la campaña de "Compromiso con la igualdad", da comienzo otra, que aún sigue vigente (se publica mensualmente la tercera edición): "Postergadas, omitidas y hoy, celebradas". Está dedicada a las mujeres que han facilitado el camino a las siguientes generaciones con su ejemplo, con su compromiso, con su vida, mujeres excepcionales por su desarrollo profesional y también por el personal. Se las trató de borrar u ocultar, y las hemos rescatado contando su vida como un homenaje.

PLANES DE IGUALDAD

El sector de carretera ha participado indirecta o directamente en los últimos 5 años, en más de una docena de negociaciones de planes de igualdad con empresas de todo nuestro ámbito, Mercancías y Logística, Viajeros, ORA, Aparcamientos, etc., como por ejemplo en Zenit, en Avanza Interurbanos, en Setex Aparki, en las Divisiones de DHL EXPRESS, DHL SUPPLY CHAIN, DHL FREIGHT y EAT del Grupo DHL, firmando en.

También hemos asesorado a empresas en territorios, como Madrid, Galicia, o Valencia, y en la actualidad se están negociando 3, todos ellos en empresas dedicadas a la paquetería y/o la logística.

Se han renovado 3 negociaciones, Logisters, antigua FCC y en la actualidad y por fusión IDL, Blas y Cia y Empark.

Otros planes no han fructificado por distintos motivos, aun habiendo participado, como Amazon o Interparking.

COMUNICACIÓN / PUBLICACIONES SECTOR

Desde el área de comunicación se ha trabajado por mantener la activa línea de información y comunicación heredada de años anteriores, consolidando una herramienta útil tanto para nuestros cuadros sindicales así como para las y los trabajadores de nuestros diferentes subsectores en todo el territorio nacional.

Se ha priorizado el mantenimiento de la página web como espacio donde mostrar las actividades desarrolladas dentro del sector, siendo un fiel reflejo de la acción sindical diaria y del trabajo de negociación colectiva que consiga trasladar a la opinión pública el posicionamiento, información y acciones del sindicato.

Para aquellos que hagáis seguimiento habitual de nuestra Web, podéis comprobar que ha ganado en dinamismo y en ella confluyen aspectos sectoriales como de interés general sindical. Herramienta de la estructura sectorial estatal, que se pone a disposición territorial y de las secciones sindicales estatales que deberemos seguir impulsando. Claro está, insistiendo en la necesaria participación y aportaciones de todos y todas, desde el ámbito de nuestros representantes en cada empresa, subsectoriales y territoriales, para conseguir un fiel reflejo de la actualidad sectorial.

Haciendo un repaso a la hemeroteca, nuestra web ha sido el escaparate donde se ha mostrado el trabajo realizado en estos cuatro intensos años, cargados de movilizaciones en defensa de un sector que ha sufrido en primera línea los cambios normativos y los recortes que han conllevado, de los que podemos destacar:

- Conflictos en transporte sanitario en todo el territorio nacional.
- Conflictos en el transporte de viajeros/as, tanto en empresas como Alsa, Auto-Res, EMT, AUZSA, AUVASA... así como con los nuevos pliegos de concesiones.

- Defensa de los convenios de transporte de mercancías y de logística, con más o menos éxito según el territorio.
- Defensa de los puestos de trabajo en los “rescates” de las autopistas de peaje.
- Los pliegos de concesiones en el estacionamiento regulado.
- La pelea por impedir la nueva reglamentación que elimina el tacógrafo en las islas.
- La competencia desleal con las plataformas de vehículos compartidos con el sector del taxi.
- ERE’s en el sector: Buytrago, Transportes Cobo, TNT, TDN, Linser,... con las movilizaciones y su recorrido judicial.
- Y un largo etcétera...

En algún caso, se ha logrado tener repercusión de la conflictividad sectorial en los medios de comunicación, locales o estatales, sectoriales o generales,.. consiguiendo poner el foco en algunas problemáticas del sector que de normal hubieran sido silenciadas por los grandes grupos de comunicación de este país.

Se ha constatado que la apuesta por visibilizar nuestras problemáticas y conflictos consigue sus réditos por lo que debemos seguir esforzándonos en mantener este canal de divulgación de nuestra tarea sindical, reforzando nuestra presencia informativa y de opinión. Y para esto debe potenciarse la bilateralidad de la comunicación entre el Sector Estatal y los Sectores de Carretera Territoriales.

Por otro lado, la web ha reflejado encuentros sindicales anuales como la Asamblea Sectorial de cada año, Jornadas y Seminarios realizados, reuniones institucionales, reuniones de Plenarios Sub-Sectoriales, etc.

Así mismo, se ha dado cobertura a las reuniones y constituciones de diferentes Coordinadoras y Secciones Sindicales de empresas del Sector (La Veloz, AUMAR, STEF, Severiano Servicio Móvil, AZKAR, Khune Nagel, IDL-Logiters, Disfrimur, etc.) o renovación de las existentes (AUTORES, GRUPO DHL, AVASA, TNT, Correos Expres)

Respecto a la “Documentación” publicada en nuestra Web durante estos cuatro años, podemos destacar que se han incorporado nuevos informes y documentación de utilidad para la tarea sindical, entre otros:

- El Informe de accidentalidad de cada año.- Documentos que con los datos publicados analiza las cifras de accidentes laborales, tanto de forma cuantitativa como cualitativa, además de realizar propuestas para combatir la siniestralidad en el sector.
- Estudios financiados por la Fundación Nacional para la Prevención de Riesgos laborales como el “Análisis de la situación de la coordinación de actividades empresariales en el transporte por carretera” y “Salud y seguridad en el trabajo de las y los conductores mayores en el transporte de mercancías por carretera”.
- La guía elaborada por la ITF “Mujeres trabajadoras del sector del autobús. Hacia la igualdad” que aborda estrategias de promoción de las mujeres en este sector.
- Propuestas para la inspección de transporte, en línea con lo estipulado por la ETF para un cambio de enfoque en la inspección del transporte terrestre.
- Folletos informativos de “La fatiga mata”, elaborados para la divulgación entre el colectivo de conductores en la Semana Internacional de Acción del 2016.
- “El descanso en cabina”, con la traducción del documento elaborado por la secretaría de la ETF donde se valoran las medidas y sanciones adoptadas en Francia y Bélgica.

Al margen de colaborar con “Campañas” promovidas de manera internacional como la firma para un transporte social, o las promovidas por la FSC-CCOO en defensa de los servicios públicos, “Huelga no es delito”, “Exige CCOO”, etc.... el sector ha trabajado campañas propias como son:

- “Postergadas, omitidas y hoy, celebradas”. A lo largo de dos años, desde el 8 de marzo de 2015 al 8 de marzo de 2017, el sector ha realizado una publicación mensual con el objetivo de sacar del ostracismo a mujeres excepcionales que la historia ha tratado de borrar. Durante el primer año, se ha puesto el foco en 12 mujeres extranjeras y durante el segundo, en 12 españolas, “nuestras postergadas”.
- “Elige el mejor camino. Stop, piensa y decide”. Campaña dirigida a trabajadoras y trabajadores del sector con el fin de orientar y apoyar en lo que respecta al consumo de alcohol y drogas, con la repercusión en su salud y el desarrollo de sus tareas. Se ha realizado un trabajo en colaboración con los territorios, donde se han llevado a cabo charlas y ponencias.

- “Resumen de noticias sobre plataformas de pago de vehículo compartido”, donde se han recogido lo publicado en los medios sobre el tema para facilitar la labor de defensa de las garantías de la calidad del servicio al cliente, con unas buenas condiciones de trabajo y competitividad en el transporte público.
- “Semana Internacional de Acción”. Se ha llevado a cabo cada año en el mes de Octubre, dentro de la campaña internacional organizada por la ITF, reservando un espacio donde ir publicando las acciones nacionales llevadas a cabo en diferentes territorios. Especial mención a la del último año 2016, con un trabajo realizado en colaboración con Castilla y León, que supuso el desplazamiento de cuadros sindicales desde varios territorios para realizar un paro de frontera con Portugal, donde se entregó documentación al colectivo de conductores. El hecho tuvo eco en todos los medios de comunicación así como en las redes sociales.

Y respecto al “futuro”, el formato de la página web se verá modificado en estos últimos días, adaptándolo a la nueva imagen del sindicato, donde se pretende conseguir que sea una herramienta mucho más dinámica, con un manejo más sencillo e intuitivo para facilitar la localización de las noticias, documentación, campañas, etc.

De nuevo, es fundamental el consolidar el trabajo realizado, fortaleciendo el intercambio de información con los Sectores de Carretera y FSC-CCOO en los diferentes territorios para que las noticias se vayan publicando de forma fluida y constante, manteniendo la página web viva y actualizada. Siendo referencia mediática del sector.

Tarea pendiente sigue siendo el posicionamiento del sector en las redes sociales que, inexistente hasta la fecha. Seguimos en el desarrollo de la valoración y estudio de cómo utilizar de forma segura y útil nuevos modelos de comunicación, cada vez más usados. La cuestión es cómo debe adaptarse el sector a los tiempos aprovechando las nuevas tecnologías que permiten acercarse a mayor población, de forma directa y controlada.

Y como complemento y en paralelo a lo anterior, desde el sector se ha hecho una importante inversión en ediciones/publicaciones, de interés general para el conjunto de nuestra amplia afiliación, como ejemplo entre otros, el II Acuerdo General de Mercancías, el Acuerdo General Estatal de Transporte de Viajeros, Envejecimiento de conductores, Trípticos Semana de Acción, Convenio estatales de la ORA, Aparcamientos y Taxi; así como, material electoral para los procesos electorales, bolígrafos, quincalla, o camisetas moradas para la celebración de 8 de marzo, Día de la Mujer.

SALUD LABORAL 2012-2017

El área de salud laboral y estudios del Sector Estatal de Carretera se ocupa del trabajo relacionado con la seguridad y salud laboral de acuerdo con la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Nuestra estructura sindical está plenamente integrada en la acción sindical que desarrollan nuestros cuadros sindicales en los distintos ámbitos de trabajo. Estamos trabajando estrechamente con la Secretaria de Salud Laboral y de medio ambiente de nuestra Federación Estatal y de nuestra Confederación.

Por ello, nuestra labor está centrada fundamentalmente en la mejora de las condiciones de trabajo en el sector, reducir el índice de accidentalidad y velar por el cumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en las empresas. Estamos participando activamente con las Administraciones y patronales del sector en varios proyectos y estudios para conocer mucho mejor cuales son las necesidades del sector, para mejorar las condiciones de trabajo y de vida de las personas, mejorar la imagen y dignificar este sector, respecto a lo siguiente.

Durante este mandato hemos realizado conjuntamente desde el Sector Estatal de Carretera y la Confederación una "campaña de prevención sobre uso de alcohol y otras drogas" con las trabajadoras y trabajadores del Sector del transporte por carretera, la cual se ha presentado en Madrid, Murcia, Alicante, Bilbao, Valladolid, Albacete, Zaragoza, Sevilla, Granada, Valencia.

En el sector de transporte por carretera cuando hablamos de consumo de alcohol y otras drogas estamos hablando de un problema socio-laboral debido a los elementos que actúan como factores de riesgo en el desempeño de la actividad.

En el análisis de este problema defendemos que las condiciones de trabajo son una parte importante de las causas que explican el proceso que recorre una persona, desde el establecimiento de pautas de consumo inadecuadas hasta la drogodependencia. Condiciones desfavorables para el desarrollo del trabajo tales como: turnos, desarraigo, ritmos y horarios intensos, polivalencia de funciones, así como sensaciones que se derivan de esas condiciones; estrés, fatiga, etc.

Y consideramos que la acción preventiva sobre el uso de alcohol y drogas se debe basar en pactos y acuerdos procedentes de la negociación colectiva y la consecuencia del consumo quedaran fuera de la esfera punitiva y/o disciplinaria de la empresa y de quien la dirige, estando el trabajador/a con protección de cualquier actuación discriminatoria y/o disciplinaria en el ámbito de la empresa.

También el Sector estamos participando en el “Grupo de trabajo Confederal de Salud Laboral”, fundamentalmente para estudiar la Seguridad Vial en el Trabajo porque es un factor de salud laboral. Los objetivos iniciales del grupo de trabajo es hacer una radiografía de la situación actual del sector de transporte en general por carretera. Y el plan de trabajo en líneas generales pasa por establecer un plan de actuación sectorial frente a la Inspección de Trabajo. A día de hoy se han mantenido contactos permanentes con la Fiscalía General de la Dirección General de Tráfico y se han llevado a cabo actuaciones con las Administraciones Públicas respecto a la seguridad en la circulación en núcleos urbanos y carreteras. Se han puesto en marcha mecanismos para verificar de cerca las características, aptitudes y actitudes personales del conductor profesional. También sobre aspectos legales y responsabilidades de conductoras y conductores, tanto civiles como penales en el ámbito laboral. Así mismo estamos trabajando para mejorar el nivel formativo que tienen las y los conductores profesionales y con toda seguridad se propondrá elevar el nivel de formación actual a cuotas más altas.

Estamos trabajando de la investigación de los accidentes mortales que se producen en la carretera, ya sea en los trayectos in itinere o mientras se ejecuta el trabajo, en misión. Existe un problema importante de salud laboral referido a la accidentalidad pero también a las enfermedades profesionales o derivadas del trabajo como demuestra varios estudios realizados para conocer el estado de salud de los conductores/as profesionales por entidades de prestigio entre ellas, Ista, el Instituto Carlos III y el INSHT. También estamos trabajando entorno a la movilidad sostenible a los centros de trabajo. Con el propósito de la sostenibilidad de desplazamientos colectivos hasta el centro de trabajo adecuados y seguros.

En otro orden, y dada la importancia de las comisiones paritarias de salud laboral, es conveniente establecer en todos los convenios colectivos el contenido mínimo de funcionamiento de las mismas. Todos los proyectos sectoriales de nivel tres financiados por la Fundación Nacional para la Prevención de Riesgos Laborales, exigen que el convenio colectivo de aplicación al sector al que vaya destinado dicho proyecto, tenga establecida la comisión paritaria de salud laboral.

Respecto al trabajo realizado en la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, hemos abordado objetivos tales como. Accidentalidad en el transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas. Medidas especiales de regulación de tráfico realizadas anualmente y las modificaciones de los textos del ADR realizadas bianualmente.

En relación a los “Proyectos y Estudios” realizados por el Sector durante los últimos cuatro años, hemos desarrollado siete sobre salud laboral financiados por La Fundación Nacional para la Prevención de Riesgos Laborales, destinados

todos ellos a estudiar las condiciones laborales de las trabajadoras y los trabajadores del sector.

- En el año 2012, realizamos dos proyectos, uno sobre Riesgos y Medidas Preventivas asociadas al conductor/a de Grúas y otro sobre un Estudio de los Requerimientos Físicos y Psíquicos exigidos en el desempeño del puesto de trabajo del conductor/a profesional para la propuesta del reconocimiento de Coeficientes Reductores a la edad de Jubilación.
- En el año 2013, realizamos tres proyectos, uno sobre la Gestión de Accidentes de Trabajo en las empresas del Sector de Grúas Autopropulsadas, otro sobre un Portal de Prevención de Riesgos Laborales para el Sector de Transporte por Carretera, y un tercero sobre Asistencia Técnica para el desarrollo de un estudio de situación y de una guía interactiva que incluya buenas prácticas en materia de Prevención de Riesgos Laborales en las empresas de transportes de viajeros.
- En el año 2016, hemos realizado dos; uno consistente en un estudio sobre el Análisis de la Situación de la Coordinación de Actividades Empresariales, para identificar los puntos más conflictivos y proponer medidas específicas para mejorar el sector.

Y el otro se ha desarrollado en el transporte por carretera y se ha centrado en los conductores y conductoras de camiones mayores de 55 años. Este estudio tiene como objetivo recoger información sobre las condiciones de trabajo y sus efectos en la salud y la seguridad de los conductores identificando también requerimientos físicos y psíquicos necesarios para el desempeño de los puestos de trabajo objeto del estudio, desde la perspectiva de la edad del trabajador o trabajadora y la repercusión de las condiciones de trabajo.

Informe anual sobre Accidentalidad y Siniestralidad del Sector de Carretera. Este informe se viene realizando anualmente y a través de los mismos presentamos las últimas cifras disponibles sobre accidentes de trabajo en el sector del transporte terrestre. Para ello, manejamos diferentes fuentes estadísticas con el objetivo de ofrecer un análisis completo sobre la situación del sector. Así se muestran datos procedentes del registro de "*accidentes laborales y accidentes laborales de tráfico*" procedentes del Ministerio de Empleo y Seguridad Social; así como de los informes realizados por la Dirección General de Tráfico sobre "*siniestralidad vial*".

El documento está estructurado en tres partes: la primera es un análisis cuantitativo sobre las cifras de accidentes laborales; en la segunda se ofrece un análisis cualitativo sobre los factores que se encuentran detrás de la siniestralidad laboral en el sector; y por último, el documento cierra con las propuestas que desde el sector de carretera se plantean para combatir los

riesgos y peligros en el lugar de trabajo, así como medidas de choque contra los accidentes en el trabajo.

Por aportar algunos datos de forma resumida, decir que durante el año 2016 han fallecido un total de 124 conductores profesionales, de los cuales 49 han sido conductores de vehículos de camión de más de 3,5 toneladas, 17 han sido de camiones de menos de 3,5 toneladas, y 58 han sido conductores de furgonetas.

PARTICIPACIÓN SECTOR EN MODIFICACIONES DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL Y TRÁFICO

MODIFICACIÓN DEL CARNET DE MERCANCÍAS PERLIGROSAS

Tras la aprobación y publicación en el boletín oficial del Estado, el pasado 8 de julio del Real Decreto 475/2013, por el cual la DGT ha modificado el reglamento general de conductores, en lo relativo a la formación de los conductores del transporte de mercancías peligrosas por carretera, por lo que cada cinco años deben realizar un curso de formación y reciclaje y además con esta modificación ahora deben superar un examen en las Delegaciones provinciales de Tráfico.

Desde el año 1998, estos trabajadores/as venían realizando cursos de renovación y reciclaje de sus permisos habilitantes cada 5 años en centros de formación homologados sin la necesidad de tener que superar un examen en tráfico.

Según la DGT las razones que justifican estas modificaciones es la falta de inspección y el fraude detectado en muchos cursos realizados por centros de formación y la falta de profesionalidad de los mismos, en los que se han impartido cursos de renovación y reciclaje del ADR sin la presencia de los conductores.

En opinión de CCOO la culpa de lo sucedido es única y exclusivamente de la DGT por no enviar a personal funcionario de las delegaciones provinciales de tráfico a todos y cada uno de los cursos de renovación del ADR para su verificación, tal y como viene establecido en la norma de aplicación sobre actuaciones y procedimientos.

Y así lo pusimos de manifiesto en la reunión que mantuvimos en su día con María Seguí, Directora General de Tráfico en ese momento, a la que pedimos la derogación de la disposición formativa del nuevo Reglamento General de Conductores y la continuidad del anterior sistema de renovación y reciclaje de

los conductores ADR, a través de cursos de formación realizados por centros autorizados por las administraciones competentes, supervisados por funcionarios de tráfico para garantizar la plena legalidad de los cursos impartidos para la renovación y reciclaje de los conductores de transporte de mercancías peligrosas y no comprometer los puestos de trabajo.

Sin embargo en este caso, todo el trabajo realizado por el Sector no obtuvo el objetivo perseguido, porque aunque la DGT manifestó predisposición respecto a la consideración del tratamiento de los temarios y resultados de los exámenes por las posibles consecuencias sobrevenidas en caso de suspenso, finalmente puso en marcha la modificación por la que los conductores de Mercancías Peligrosas, cada cinco años deben realizar un curso de formación y reciclaje, y superar un examen en las Jefaturas Provinciales de Tráfico para renovar su carne de Mercancías Peligrosas.

 MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁFICO, VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, SOBRE EL (CARNET POR PUNTOS, LA INSTALACIÓN DE ALCOLOCKS EN VEHÍCULOS DE TRANSPORTE Y CONTROLES OBLIGATORIOS DE ALCOHOL Y DROGAS)

Una delegación compuesta por compañeros de la Confederación y del Sector Estatal de carretera y dentro de la ronda de reuniones solicitadas a los grupos parlamentarios, tuvimos varias sesiones de trabajo con los portavoces del Grupo Parlamentario del Partido Popular en el Senado para trasladar la opinión de CCOO a la batería de enmiendas presentadas por los distintos grupos del arco parlamentario a la tramitación sobre la Ley de tráfico, Vehículos a motor y Seguridad Vial que se encuentra en estos momentos en fase de tramitación en el Senado.

Tanto CIU como PNV, presentaron enmiendas que pretendían a través de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y de la Vigilancia de la Salud establecer en el ámbito de la empresa controles obligatorios para la detención de alcohol y drogas a los conductores profesionales del transporte de viajeros.

El PP, proponía que los conductores titulares de un carné que perdiesen puntos podrían optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos, por una sola vez cada dos años, realizando un curso de sensibilidad y reeducación vial, además como novedad planteaban la obligatoriedad de superar un examen en la Jefatura Provincial de Tráfico.

El PSOE, presento una enmienda para establecer en el plazo de un año, la obligatoriedad de instalación de sistemas de bloqueo en casos de alcoholemia (alcolocks), en todos los vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, y a

los de mercancías peligrosas y al transporte urgente. También valoraban la implantación con carácter obligatorio al resto de conductores.

Desde el sector estatal presentamos un documento de trabajo con aportaciones razonadas justificando el rechazo frontal justificando la retirada de todas las enmiendas presentadas por CIU, PNV, PSOE y PP, por lesivas y contrarias a los intereses generales de trabajadoras y trabajadores del sector de transportes por carretera.

Considerábamos que las medidas pretendidas eran sancionadoras por determinación, significan un nuevo retroceso de los derechos del trabajo del transporte por carretera, los trataba de forma discriminatoria respecto a otros colectivos y ponían en riesgo los puestos de trabajo de los conductores profesionales si finalmente esas enmiendas hubiesen sido aprobadas en trámite parlamentario.

Finalmente tanto el PP como el resto de grupos parlamentarios manifestaron haber tenido en cuenta las aportaciones presentadas por el Sector de Carretera Estatal de CCOO, por lo que a su paso por el Senado y durante el debate en el Congreso, decidieron en aras de lograr el mayor acuerdo posible, retirar entre otras, las enmiendas relacionadas en el escrito de aportaciones presentado por CCOO.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN SOBRE SALUD LABORAL Y SEGURIDAD VIAL

- Promover los cambios legislativos necesarios para lograr una plena integración de la seguridad vial en el sistema de prevención de riesgos laborales en las empresas y dar continuidad a las actuaciones programadas en materia de seguridad vial desarrolladas dentro de los Planes de Actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de acuerdo con la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Plan Estratégico de Seguridad Vial para el periodo 2011-2020, insistiendo en su dimensión preventiva.
- Establecer planes de movilidad y seguridad vial en la empresa y trabajar en la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo, tanto dentro de la jornada como al ir o volver al centro de trabajo contemplando, como actuación estratégica, su dimensión preventiva con campañas de comunicación específicas y promoción de cursos de conducción segura como practica empresarial, y elaborando y presentando con periodicidad anual, un informe sobre la evolución de los accidentes de trabajo en los desplazamientos de los trabajadores y sus principales características.

- Incorporar la seguridad vial en los programas de formación de los trabajadores y empresarios en prevención de riesgos laborales, modificando los contenidos mínimos de los programas de formación para el desempeño de las funciones de delegado/a de prevención.
- Mejorar el sistema de información de accidentes de tráfico, ampliando los datos recogidos en los accidentes de tráfico y desarrollando la conexión de las bases de datos de accidentes de circulación que tiene la Dirección General de Tráfico, el de accidentes de trabajo que mantiene el Ministerio de Trabajo y los datos del Ministerio de Fomento.
- Elaboración de un proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Segura, con el objetivo de promover el cambio modal en el conjunto de los desplazamientos de la ciudadanía, priorizando el transporte público y colectivo y teniendo en cuenta la especificidad de los desplazamientos relacionados con el trabajo.
- Cumplimiento del "Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo" firmado el 1 de marzo de 2011, en lo relativo a la inclusión en las Órdenes de convocatoria anuales del incentivo establecido en el RD 404/2010 del contenido mínimo del plan de movilidad y seguridad de empresa elaborado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y la Dirección General de Tráfico e publicado en el documento "Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica".
- Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa, estableciendo un departamento responsable del desarrollo del plan así como los procedimientos de participación de los representantes de los trabajadores en el ámbito de la empresa.
- Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa así como recopilación de información sobre movilidad de trabajadoras y trabajadores y recopilación de estadísticas e investigación de los accidentes.
- Evaluación de los riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos y riesgos relacionados con el factor humano (fatiga laboral, distracciones, uso del cinturón y del casco, velocidad, uso inadecuado de alcohol y otras sustancias), riesgos relacionados con los vehículos, con las infraestructuras y ambientales.
- Formar a conductores profesionales y particulares sobre actuaciones prácticas en la conducción de los vehículos de forma segura y al tiempo reducir al máximo los consumos y con ello reducir la contaminación emitida.

A través de estas prácticas quienes conducen adquieren unos conocimientos técnicos sobre conducción eficiente o efectiva de los vehículos, para que estos obtengan el mayor rendimiento con el menor consumo, aliviando emisiones contaminantes, y por consiguiente una conducción mucho más segura.

 MEDIDAS DE PREVENCIÓN PARA LOS RIESGOS RELACIONADOS CON LOS DESPLAZAMIENTOS, FORMACIÓN DE LAS/LOS TRABAJADORES, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN, ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS PARA SEGUIMIENTO EVALUACIÓN Y MEJORA CONTINUA DEL PLAN

- En caso de contratar personal autónomo o propietario, la empresa principal establecerá normas directas e indirectas relativas al mantenimiento de los vehículos, los dispositivos de seguridad, el uso del cinturón de seguridad, la formación y experiencia. Así mismo, la empresa principal llevara un control directo de los horarios de conducción, las rutas y todas las medidas de seguridad. También adoptara las medidas de coordinación preventiva derivadas del artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y del Real Decreto 171/2004, respecto a la empresa titular del centro de trabajo, empresario/a principal, empresarios/as concurrentes y personal autónomo.
- Establecer las rutas más seguras, concediendo preferencia a las autopistas. Realizar evaluación de riesgos inherentes a la ruta prevista o posible. Tener en cuenta en la evaluación además el incremento del riesgo por la realización de rutas en Países Comunitarios o Extracomunitarios. Supervisión y control del tiempo de conducción y descanso de los conductores profesionales de acuerdo con los límites de seguridad recomendados y normativas de aplicación al transporte profesional por carretera.
- Evaluación de las mercancías. Sus clases y los riesgos inherentes a sus características, estiba correcta, riesgo de corrimiento y vuelco del vehículo, o su naturaleza, productos tóxicos, productos de tráfico ilegal, o productos perecederos que presionan la velocidad para su entrega a tiempo.
- Cumplimiento de la normativa específica sobre las mercancías peligrosas. Verificar que se cuenta con el Consejero de Seguridad, que se cuenta con recursos preventivos al efecto y se coordinan y unifican ambas figuras. Así como, adoptar las medidas preventivas consecuentes con las evaluaciones realizadas.

Partiendo de las premisas de que la edad constituye un factor determinante en la pérdida o disminución de determinadas capacidades motoras, sensoriales y

cognitivas necesaria para una condición segura, y de que la seguridad vial es una de las prioridades de la política de transporte de la Unión Europea, es necesario la aplicación de coeficientes reductores a la edad de jubilación de los conductores profesionales para que puedan abandonar la profesión a los 60 años de edad, en aras a proteger su salud y calidad de vida.

Así mismo, el Sector debemos seguir reclamando que se incluyan en el cuadro de Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, las enfermedades y patologías específicas que sufren los conductores profesionales.

AFILIACIÓN Y REPRESENTATIVIDAD

En principio como el resto de la Organización, en este apartado tenemos que indicar ciertos descensos en números globales. Tras la pérdida de empleo y precariedad de actividad dentro de nuestro amplio ámbito sectorial, fruto de nuevo del entorno en que nos hemos movido estos últimos años. Debemos destacar que tanto el descenso de la afiliación, así como del número de representantes sindicales no ha sido inferior y no proporcional a dicha pérdida.

También debemos mencionar que ante la situación a la que se enfrentan muchas familias, en ocasiones es difícilmente reclamable un esfuerzo por mantener la cuota de afiliación, cuando el desamparo al que se enfrentan es absoluto. Y ello debe llevarnos a hacer un esfuerzo adicional al actual, para fidelizar a nuestros afiliados y afiliadas, así como prestar una atención especial a generar nuevas afiliaciones entre el potencial existente.

En "ANEXO I" al presente Informe, os mostramos los datos a modo de referencia desde la base federal. Indicando que puede existir alguna distorsión con los datos más depurados que tengáis en el territorio, que al fin y al cabo es de donde provienen, más por alguna circunstancia como el tener que hacer determinadas adscripciones y/o agrupaciones sub-sectoriales con carácter excepcional y de manera laboriosa, así como las bolsas de personas jubiladas o paradas, o sin información que continuamente hay que reasignar. Por tanto algunas variaciones pronunciadas responden más a la gestión de datos que a una imagen fiel.

*Sector Estatal de Carretera
Federación Servicios a la Ciudadanía de CCOO*

