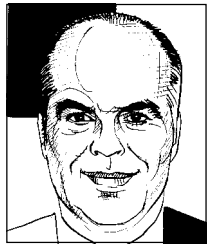


## “Entrevista



**Manuel Guerrero es secretario federal de Carreteras y Urbanos de Transportes, Comunicaciones y Mar de la Unión General de Trabajadores (TCM-UGT) y voz autorizada del movimiento sindical nacional**

Según Guerrero, la Unión General de Trabajadores (UGT), sindicato con más de un siglo de historia, "tiene la obligación de representar los intereses de los trabajadores en general y de sus afiliados en particular. La obligación de un sindicato es reflejar en las negociaciones la realidad actual de los sectores de producción por encima de intereses políticos, de poder o corporativistas". Con las bases claras, nos cuenta las acciones que están llevando a cabo en lo que al transporte de mercancías por carretera se refiere.

■ **UGT se ha unido recientemente con Lógica para redactar las bases de un nuevo convenio mediante el cual los operadores logísticos tengan un reconocimiento específico más allá de lo establecido en el general del Sector de transporte de mercancías. ¿En qué puntos se encuentran dichas negociaciones? ¿Qué opina de la postura de CC.OO. que cree que con el reglamento actual ya es suficiente?**

● La actividad logística es una actividad emergente, completamente asentada y que necesita una regulación específica ya que desplaza, almacena y distribuye más del 80% de la mercancías que se mueve en el territorio nacional. No es de recibo que, con argumentos peregrinos, se pretenda cercenar la regulación del Sector y trasladarlo a un ámbito que, si bien es cierto que antaño cubrió las necesidades en el sector logístico, a día de hoy se revela completamente desfasado. Tampoco se puede asustar e inquietar gratuitamente a los trabajadores con información sesgada y manipulada al tiempo que se dice que desde la negociación colectiva se van a mermar los derechos conquistados tras años de lucha sindical.

Un ejemplo llamativo es el Convenio Provincial de Operadores Logísticos de Sevilla, firmado por CC.OO. y UGT, que mejora notablemente el Convenio Provincial de Mercancías, coexistiendo ambos sin ninguna incompatibilidad práctica en su aplicación. En todo este asunto, la postura de CC.OO. es incomprensible y, conocedores del resultado de las negociaciones durante dos años dentro del II Acuerdo General de Mercancías por Carretera, en las que no se ha producido ningún atisbo de progreso, resulta sorprendente que no apuesten por desbloquear dicha situación abriendo nuevos ámbitos de negociación que, para nada, empeoran los ya existentes. En todo caso, conviene dejar claro que estamos ante una fase inicial de toma de contacto dentro del sector logístico de cara a la negociación de un futuro convenio colectivo.

■ **Llevan mucho tiempo reuniéndose con la patronal para intentar alcanzar un acuerdo entorno a la transposición de la Directiva de tiempos de trabajo. Cuando todo apuntaba a que la reunión definitiva iba a ser la del pasado 29 de septiembre, una vez más no hubo acuerdo. ¿En qué puntos están las discrepancias? ¿Se rompe definitivamente la baraja?**

● Dentro de los esfuerzos de adaptar la realidad del sector de transporte por carretera a la necesidad de España, UGT y CC.OO., en aras de mejorar la productividad y competitividad de las empresas españolas en Europa, aceptamos la petición por parte de la Administración, acertada en nuestra opinión, de iniciar una negociación para adecuar la realización de una Directiva Europea hecha conforme a las necesidades de los países centrales europeos. Había que considerar la particularidad de España como país periférico.

Este acuerdo no ha sido posible, al no acercar posturas en aspectos fundamentales, como el preaviso a los trabajadores móviles a la hora de modificarle los tiempos de presencia y disponibilidad. Se creó un tercer tiempo, a propuesta de los sindicatos, para poder adaptar la realidad de país periférico. Tampoco logramos acuerdo en la definición de las pausas técnicas, como consecuencia de los tiempos de conducción. A su vez, han existido escollos en la obligación del empresario de registrar y

# La profesión del transportista es la de transportar mercancías

No es posible que para abaratar costes se obligue al conductor a realizar la carga y descarga y que luego, con sus facultades físicas mermadas, continúe con su actividad principal

custodiar, para su verificación por parte del trabajador, los tiempos de disponibilidad.

Es curioso que la parte empresarial acepta el tiempo de disponibilidad de muy buen grado, pero no quiere un registro por escrito de los tiempos: ¿será que no quieren pagarlo?

« La logística es una actividad que necesita una regulación específica ya que desplaza, almacena y distribuye el 80% de las mercancías »

■ **¿Cuál es su opinión sobre la LOTT? ¿Cuál es su aportación a la redacción del ROTT?**

● Es un texto legal necesario en el Sector que, como todo sector, requiere de una regulación legal. Aún no ha cumplido su ciclo pero, no obstante, lo consideramos totalmente válido para dar respuesta a las necesidades normativas y reguladoras del Sector.

En respuesta a la segunda cues-

tion, el reglamento como norma de desarrollo de la LOTT es más flexible que ésta y daría cabida a una especificación mayor de las condiciones socioeconómicas y laborales en el Sector. También debería permitir una cuota de representatividad a los interlocutores sociales en el Ministerio de Fomento, al igual que lo hace con otros organismos empresariales de este Sector.

■ **Últimamente, desde distintas organizaciones, se está luchando para lograr que se prohíba que los transportistas tengan que cargar y descargar las mercancías de sus vehículos. ¿Cuál es su postura ante esta situación?**

● Desde UGT entendemos que la profesión de transportista es la de transportar mercancía y no la de efectuar la estiba y desestiba de la misma, aunque sí su control y vigilancia, para la mejora de la seguridad vial. La profesionalización del Sector debe implicar una capacitación profesional dedicada en cada una de sus fases de actividad. No es posible que para abaratar costes se le obligue al conductor a realizar la carga y descarga de la mercancía y luego, además de mermar sus facultades físicas, que continúe con su actividad principal, que es gobernar una máquina en movimiento.

■ **Aunque desde la DGT intentan hacer ver que con el carné por puntos todos los ciudadanos ganamos, lo cierto es que los transportistas**

se han encontrado con muchas incertidumbres. De momento, hay dudas sobre quién amparará al transportista en caso de pérdida de puntos por infracciones como sobrecarga, incumplimiento de tiempos de trabajo o exceso de velocidad que ha tenido que cometer para cumplir con lo que el patrón le ha pedido o quién pagará los seguros que cubrirán las pérdidas de los permisos de conducir. ¿Cuál es su posición ante este asunto?

● La entrada en vigor el pasado 1 de julio del permiso de conducir por puntos ha desencadenado una batería de interrogantes para la mayoría de los conductores profesionales, pues siendo éstos conscientes de los beneficios que aportará el nuevo modelo en la reducción de los índices de siniestralidad en el Sector, se muestran inquietos ante las consecuencias que la aplicación de los puntos tendrá en el normal desarrollo de su actividad laboral.

En este sentido, desde la Federación Estatal de Transportes de UGT, a pesar de la valoración positiva que hacemos de esta nueva modalidad sancionadora, nos vemos en la obligación de incidir sobre una premisa que consideramos fundamental: la lógica distinción entre la conducción particular y la profesional. En este sentido, hemos trasladado a diferentes organismos institucionales la necesidad de establecer un carné profesional que asuma el régimen sancionador en el ámbito exclusivamente laboral, disgregándolo así de la actividad que ese mismo profesional de la carretera realiza en el uso de su vehículo privado. Además, consideramos que el permiso por puntos generará nuevas formas de conflicto en la relación trabajador-empresa que vendrán motivadas por aquellos condicionantes punibles impuestos al trabajador por parte de la empresa, cuya sanción repercutirá en el saldo de puntos de este último. A saber: incumplimiento de tiempos de conducción y descanso, excesos de velocidad en cargas fraccionadas o estacionamientos indebidos para tareas de carga y descarga, entre otros.

■ **¿Qué actividades de formación que están llevando a cabo?**

● En este ámbito son múltiples las acciones que se realizan de cara a la formación continua de conductores y trabajadores de la carretera, no sólo en aspectos puramente técnicos de la conducción, sino en aquellos que tienen que ver con la seguridad y salud en el puesto de trabajo. Destacaríamos, por citar algunos ejemplos, los cursos de conducción extrema para furgonetas y vehículos pesados y, especialmente, los cursos sobre el tacógrafo digital que, por su relevancia para el propio sector, consideramos fundamentales.

## Al Volante

### Acciones de UGT en el Sector

Nuestra principal prioridad es mejorar las condiciones de trabajo de los conductores profesionales y su seguridad. En este sentido, el pasado mes de marzo iniciamos una campaña informativa y de acción sindical a todos los niveles, cuyo lema es 'Transporte por carretera: la vida no es una carga', en la que pedimos al Gobierno que active las iniciativas necesarias para reconocer la existencia de enfermedades profesionales en el Sector. Además, pedimos que se establezcan mecanismos que permitan la jubilación anticipada y que los accidentes de tráfico en los que haya implicación de un conductor profesional sean reconocidos como accidentes profesionales. Por otra parte, el 9 y 10 de octubre realizamos campañas informativas en puntos fronterizos dentro de la semana internacional de acción en el transporte por carretera, una campaña anual promovida por la ITF con el lema 'La Fatiga Mata'. Como puede ver, las iniciativas más sobresalientes se orientan hacia la mejora de la seguridad y las condiciones de trabajo de los conductores profesionales.

