

La fatiga también se carga y se descarga

La seguridad del conductor profesional exige algo más que controlar el tacógrafo. Exige impedir que, después de recorrer cientos de kilómetros, se le obligue a realizar el trabajo propio de un almacén.

ARTÍCULO DE OPINIÓN

«La fatiga mata». El lema utilizado por organizaciones sindicales europeas expresa una verdad difícilmente discutible. Un conductor fatigado pierde capacidad de reacción, atención y criterio. Por tanto, constituye un peligro para sí mismo y para los demás usuarios de la carretera.

Sin embargo, el lema plantea una pregunta esencial: ¿de qué fatiga estamos hablando?

Si hablamos exclusivamente de la producida por la conducción, existe una regulación europea detallada. Se establecen límites diarios y semanales, pausas obligatorias y descansos mínimos. Como regla general, el tiempo diario de conducción no puede superar nueve horas, ampliables a diez únicamente dos veces por semana. También se exige una pausa de 45 minutos después de cuatro horas y media de conducción.

Todo ello resulta necesario. Pero no resuelve el problema completo.

La jornada real de un conductor no está compuesta solamente por las horas que pasa al volante. También incluye esperas, controles, trámites, limpieza, mantenimiento y, en demasiadas ocasiones, operaciones de carga y descarga.

La propia normativa europea reconoce esta realidad. La Directiva 2002/15/CE considera la carga y la descarga como tiempo de trabajo. No obstante, una cosa es contabilizar una tarea y otra muy distinta preguntarse si debe realizarla el conductor.

Después de conducir todavía queda descargar

Durante años se ha normalizado que el conductor llegue a una plataforma logística después de recorrer una larga distancia y tenga que descargar el vehículo. La práctica se ha impuesto muchas veces por la posición dominante del cliente, no porque corresponda naturalmente al transportista.

La repetición terminó creando una apariencia de obligación. Pero una costumbre impuesta no se convierte por ello en un derecho.

La cuestión es especialmente grave en el transporte frigorífico. El conductor no solamente transporta una mercancía. Debe vigilar temperaturas, atender incidencias del equipo de frío, cumplir horarios de entrega muy estrictos y preservar la integridad de productos perecederos. A ello se añaden las esperas en centros logísticos y los cambios bruscos de temperatura durante las operaciones en muelle.

Después de todo ese trabajo, pretender que también manipule palés y medios de descarga no es eficiencia. Es trasladar al eslabón más débil una tarea que debería realizar personal preparado, descansado y contratado para ella.

Un conductor cansado dentro de un almacén puede sufrir un accidente laboral. Ese mismo conductor, cuando vuelva a la carretera, puede convertirse involuntariamente en un riesgo para todos.

La fatiga no distingue entre la producida al volante y la acumulada descargando un semirremolque. El cuerpo tampoco pone el contador a cero cuando el vehículo abandona el muelle.

España dio un paso decisivo

ATFRIE y otras organizaciones empresariales del transporte reclamaron durante años una regulación que pusiera fin a esta práctica. Finalmente, España adoptó una medida de indudable importancia.

Desde septiembre de 2022, los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada no pueden participar, como regla general, en la carga o descarga. La prohibición se aplica a las operaciones realizadas en territorio español, con independencia de que el vehículo o el conductor sean nacionales o extranjeros.

Existen excepciones para actividades concretas, como las mudanzas, las cisternas, los vehículos basculantes, los portavehículos, determinados repartos de carga fraccionada o el transporte de animales vivos. Pero la regla general es clara: el conductor debe conducir y el personal de almacén debe cargar y descargar.

Además, el incumplimiento está tipificado como infracción muy grave. La responsabilidad puede alcanzar tanto a la empresa transportista como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hayan intervenido. Así lo establece el Real Decreto-ley 3/2022.

No es un privilegio concedido al transportista. Es una medida de seguridad vial, prevención de riesgos laborales y ordenación de la cadena logística.

Europa sigue sin afrontar el problema de fondo

En el ámbito de la Unión Europea no existe una prohibición general y armonizada equivalente a la española. La normativa europea limita los tiempos de trabajo y reconoce la carga y descarga como actividad laboral, pero no establece con carácter general que esas operaciones deban ser realizadas por el personal de los almacenes.

Esta ausencia regulatoria permite que las prácticas varíen de un país a otro y que el conductor internacional quede expuesto a las condiciones impuestas en cada plataforma.

Resulta, por tanto, legítimo reclamar una posición más firme a los sindicatos europeos. La Federación Europea de Trabajadores del Transporte afirma que más del 60 % de los camioneros

encuestados conduce habitualmente con fatiga. También relaciona el problema con las jornadas prolongadas, los horarios irregulares y unas condiciones de descanso insuficientes.

Precisamente por ello sorprende que la separación entre conducción y trabajo de almacén no ocupe un lugar central y permanente en sus reivindicaciones.

No basta con advertir al conductor de que la fatiga mata. También hay que actuar contra quienes generan esa fatiga y se benefician de ella.

Descansar no es aparcar en cualquier sitio

La segunda gran incoherencia se encuentra en las áreas de estacionamiento.

La normativa puede obligar a descansar, pero el descanso será ficticio si el conductor no encuentra un lugar seguro. Miles de profesionales deben pasar noches en estacionamientos sin vigilancia, aseos adecuados, duchas, alimentación o condiciones mínimas de protección personal.

La Unión Europea ha establecido normas para certificar áreas de estacionamiento seguras y protegidas. También ha reconocido que los descansos semanales regulares deben disfrutarse fuera de la cabina, en alojamientos apropiados. Sin embargo, la oferta existente continúa siendo insuficiente en numerosos corredores.

No puede exigirse el cumplimiento estricto del descanso sin proporcionar una infraestructura razonable para hacerlo posible.

El conductor tiene derecho a la seguridad, la higiene, la intimidad y el descanso. No es una pieza accesorio del vehículo ni un recurso disponible a cualquier hora. Es un trabajador y, antes que eso, una persona.

Del eslogan a la acción

La lucha contra la fatiga exige medidas concretas.

La primera debe ser extender al ámbito europeo una separación clara entre las funciones de conducción y las operaciones de almacén, tomando como referencia el modelo español y estableciendo únicamente excepciones justificadas.

La segunda debe ser garantizar que todo el tiempo dedicado a esperas y trabajos auxiliares se registre y remunere correctamente.

La tercera consiste en acelerar la construcción de una red suficiente de aparcamientos seguros, con servicios sanitarios, restauración, vigilancia y espacios de descanso dignos.

Por último, debe impedirse que los contratos y la capacidad negociadora de las grandes plataformas vuelvan a trasladar estas obligaciones al transportista mediante cláusulas aparentemente voluntarias.

Defender al conductor no consiste solamente en recordarle que debe descansar. Consiste en crear las condiciones para que pueda hacerlo.

Porque la fatiga mata, ciertamente. Pero los eslóganes, por sí solos, no descargan camiones, no construyen aparcamientos y tampoco corrigen los abusos de la cadena logística.

Fuentes consultadas

- [Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, Boletín Oficial del Estado](#)
- [Directiva 2002/15/CE sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera](#)
- [Reglamento CE 561/2006 sobre tiempos de conducción, pausas y descansos](#)
- [Federación Europea de Trabajadores del Transporte. Campaña contra la fatiga](#)
- [Comisión Europea. Áreas de estacionamiento seguras y protegidas](#)