

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE

Documento de referencia de la ITF

Visión mundial a favor de unas tarifas de seguridad, unas carreteras seguras y un transporte por carretera sostenible

JUNIO DE 2023



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

VISIÓN MUNDIAL A FAVOR DE UNAS TARIFAS DE SEGURIDAD, UNAS CARRETERAS SEGURAS Y UN TRANSPORTE POR CARRETERA SOSTENIBLE

Crisis en nuestras carreteras

En todo el mundo, los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera afrontan serias presiones laborales debido a prácticas de licitación de bajo costo, horarios poco razonables y bajos salarios. Estas presiones tienen su origen en las empresas que dominan las cadenas mundiales de suministro (empresas clientes o “empleadores económicos”) y en un modelo de negocio basado en una excesiva dependencia de la subcontratación y un nivel de competencia que va más allá de la deslealtad y acaba siendo literalmente destructivo. Como resultado de ello, los conductores y las conductoras se ven obligados a trabajar demasiadas horas, conducir cansados o a altas velocidades, sobrecargar sus vehículos y escatimar en mantenimiento para llegar a fin de mes. Esto hace que las carreteras sean peligrosas para todos.

Cada año mueren 1,3 millones de personas y hasta 50 millones resultan heridas en accidentes de tráfico. A pesar de constituir una pequeña fracción de todos los vehículos que circulan por las carreteras, los vehículos automotores comerciales son responsables de entre el 10 % y el 22 % de todos los siniestros viales¹. Alrededor de 600 personas mueren anualmente en choques de camiones en Sudáfrica², casi 1000 en Corea del Sur³ y más de 5000 en los Estados Unidos⁴.

Ante la ausencia de normas justas y un control estricto de su cumplimiento, los trabajadores y las trabajadoras migrantes —vulnerables y explotados, con salarios más bajos— se convierten a menudo en blanco de feroces ataques xenófobos por parte de otros conductores y conductoras que temen perder su medio de vida y caer en la indigencia. Los trabajadores y las trabajadoras se enfrentan entre sí, mientras que los responsables de crear un entorno peligrosamente competitivo evitan rendir cuentas.

Los operadores de transporte potencialmente responsables, presionados desde arriba por los empleadores económicos multinacionales y desde abajo por empresas oportunistas que obtienen sus ganancias de forma ilegal y explotadora, se ven

¹ OIT, 2019. [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), 1.

² Corporación para la Gestión del Tráfico Vial (RTMC). “Fatal Truck and Bus Crashes in South Africa” (Colisiones mortales de camiones y autobuses en Sudáfrica), marzo de 2023.

³ [Base de datos del sistema TAAS de KoRoad](#).

⁴ [Administración Federal para la Seguridad del Transporte Automotor \(FMCSA\) de los Estados Unidos](#).



obligados a participar en una competencia encarnizada y acaban escatimando en costos sociales y medioambientales o siendo expulsados del sector.

Muchos conductores y conductoras, en particular quienes adquieren y mantienen sus propios vehículos, afrontan deudas ingentes que agregan todavía más presión a su vida familiar y personal. A pesar de que estas condiciones deficientes han traído aparejadas una alta rotación y escasez de conductores en muchos países, la remuneración sigue siendo estructuralmente baja. Unas condiciones insostenibles implican que las trabajadoras en particular tienen dificultades para ingresar y permanecer en el mercado, y la juventud directamente evita dedicarse a la conducción profesional de vehículos comerciales.

Un sector del transporte por carretera justo, seguro y sostenible es posible

No tiene por qué ser así.

Es posible un mundo en el que viajar por carretera sea seguro para todos, en el que los bienes e insumos esenciales sean entregados por personal con condiciones dignas y seguras y en el que las empresas cooperen con los trabajadores y las trabajadoras para mejorar la calidad del servicio y cumplir los objetivos sociales y medioambientales.

En un mundo así, los conductores y las conductoras disfrutan de derechos y condiciones justas, equitativas y seguras, independientemente de su modalidad de empleo, nacionalidad y género, y, por lo tanto, no están expuestos a una competencia peligrosa. Todos los actores de las cadenas de suministro (incluidas las empresas transportistas, los distribuidores y los clientes) son responsables de cumplir y hacer cumplir las normas, los Gobiernos desempeñan un papel activo en la reglamentación a fin de asegurar la equidad, y se reconoce y apoya el papel central de los sindicatos en estos procesos.

En un mundo así, las mujeres y la juventud se sienten atraídas por el sector debido a las ventajas que ofrece, como formación, buen salario y equilibrio entre la vida laboral y personal. Estos beneficios garantizan una amplia oferta de conductores y conductoras cualificados y capaces de satisfacer la elevada demanda de servicios de transporte por carretera.

Un sector del transporte por carretera justo, seguro y sostenible es posible. Es algo que se puede conseguir a través de las tarifas de seguridad a nivel mundial.

Por qué hace falta una campaña mundial a favor de las tarifas de seguridad

Todos los trabajadores y trabajadoras merecen volver a casa sanos y salvos al final de la jornada laboral. Lamentablemente, en el transporte por carretera el riesgo de no llegar a casa es demasiado alto. Los accidentes viales son ya la octava causa de muerte a nivel mundial. Los vehículos automotores comerciales están implicados en un número desproporcionado de accidentes fatales. Para los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera, cuyo lugar de trabajo es la autopista, el riesgo es enorme, no solo porque a menudo pasan más de 60 o 70 horas a la semana conduciendo, sino también debido al tamaño y el peso de los vehículos comerciales que manejan. Un choque en el que se vea implicado un vehículo pesado tiene muchas más



probabilidades de provocar lesiones mortales, lo que pone en riesgo no solo a los trabajadores y las trabajadoras, sino a todos los usuarios de la carretera.

El desgaste físico y mental de los conductores y las conductoras debido a sus condiciones de trabajo contribuye en gran medida a los riesgos para su salud y seguridad. Los estudios indican que las largas jornadas de trabajo al volante de un camión provocan hipertensión, enfermedades cardiovasculares y riesgo de accidente cerebrovascular⁵. También han demostrado que los conductores y las conductoras reducen voluntariamente el tiempo de trabajo si reciben suficiente dinero para alimentar a sus familias y pagar las facturas y se los remunera por el tiempo durante el que no conducen (como el tiempo de carga y descarga, el tiempo que permanecen parados en los pasos fronterizos y el tiempo de espera en el tráfico)⁶.

En los Estados Unidos, Australia y Corea se ha demostrado que una remuneración justa para los conductores y las conductoras reduce el número de accidentes, mejora la seguridad vial y es esencial para que el sector sea más sostenible⁷. Diversos estudios han constatado que un 1 % más de remuneración puede reducir entre un 1 % y un 3 % los accidentes de camiones⁸. Otras investigaciones han demostrado la relación entre las largas cadenas de subcontratación y los siniestros viales y han revelado que imponer normas salariales a las empresas situadas en la cima de estas cadenas ayuda a reducir la subcontratación⁹.

Está claro que el pago de unas tarifas garantistas de la seguridad puede salvar vidas. Pero esto no va a ocurrir solo con buena voluntad.

¿Qué son las “tarifas de seguridad”?

Pagar a un conductor o una conductora una “tarifa de seguridad” significa que se le paga justamente por todo el tiempo de trabajo y que puede ganar lo suficiente para conducir de manera segura y aun así cumplir con su labor, pasar el tiempo necesario en casa y cuidar de su familia. Si un conductor o una conductora es propietario de su vehículo, debe calcularse una tarifa de seguridad que le permita cubrir los costos de

⁵ Takahiko Kudo y Michael H. Belzer, 2020. “Excessive Work Hours and Hypertension: Evidence from the NIOSH Survey Data” (Horas excesivas de trabajo e hipertensión: pruebas extraídas de los datos de una encuesta del NIOSH). *Safety Science*, 129.

⁶ Michael H. Belzer y Stanley A. Sedo, 2018. “Why Do Long Distance Truck Drivers Work Extremely Long Hours?” (¿Por qué trabajan jornadas extremadamente largas los camioneros del transporte de larga distancia?). *The Economic and Labour Relations Review* 29(1), 59-79.

⁷ En el Anexo I de *Directrices de la ITF sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte: informe de la ITF para los sindicatos* se recoge una lista no exhaustiva de estudios sobre la materia.

⁸ Michael H. Belzer, Daniel A. Rodríguez y Stanley A. Sedo, 2002. “Paying for Safety: An Economic Analysis of the Effect of Compensation on Truck Driver Safety” (Pagar por la seguridad: un análisis económico del efecto de la remuneración en la seguridad de los conductores y las conductoras de camiones). Administración Federal para la Seguridad del Transporte Automotor, Washington, D. C.; Daniel A. Rodríguez *et al.*, 2003. “Effects of Truck Driver Wages and Working Conditions on Highway Safety: Case Study” (Efectos del salario y las condiciones de trabajo de los conductores y las conductoras de camiones en la seguridad en las autopistas: caso práctico), *Transportation Research Record*, 1833 (Freight Policy, Economics, and Logistics; Truck Transportation), 95-110; Daniel A. Rodríguez, Felipe Targa y Michael H. Belzer, 2006. “Pay Incentives and Truck Driver Safety: A Case Study” (Incentivos salariales y seguridad de los conductores y las conductoras de camiones: caso práctico), *Industrial Labour Relations Review*, 59(2), 205-225.

⁹ KOTI, 2022. *Sistema de tarifas de seguridad: análisis del desempeño y medidas de mejora* [en coreano]. Encargado por el Ministerio de Ordenación Territorial, Infraestructura y Transporte de Corea del Sur; Gwanghun Lee y Taesung Kim, 2017. *Estudio sobre el impacto del entorno de trabajo del transporte por carretera coreano en los accidentes de tráfico* [en coreano].



adquisición, mantenimiento y explotación de dicho vehículo. Esto se denomina “recuperación de costos”.

Los operadores de transporte también deben poder recuperar sus costos al tiempo que aplican normas justas y seguras para sus conductores y conductoras. En otras palabras, el precio del transporte por carretera debe ser justo y reflejar todos los costos sociales.

Por “sistema de tarifas de seguridad” se entiende un sistema normativo que establece las tarifas salariales y las condiciones de trabajo mínimas de los conductores con el fin de erradicar las presiones que reciben para adoptar prácticas de conducción peligrosas. Sobre todo, los sistemas de tarifas de seguridad obligan legalmente a las empresas que dominan las cadenas de suministro del transporte por carretera a garantizar el cumplimiento de estas normas.

Los principios fundamentales en los que se sustentan los sistemas de tarifas de seguridad son:

01. normas justas e iguales para **todo** el personal de conducción, independientemente de su modalidad de empleo (u otras diferencias, como la nacionalidad o el género);
02. negociaciones jurídicamente vinculantes entre las múltiples partes interesadas para fijar normas;
03. rendición de cuentas de todas las partes de la cadena de suministro, en particular las empresas situadas en los niveles más altos de la cadena;
04. supervisión y control del cumplimiento estrictos;
05. participación de los sindicatos en el proceso de establecimiento, supervisión y aplicación de normas de principio a fin.

Trasladar poder del capital a los trabajadores y trabajadoras mediante las tarifas de seguridad

Tanto en los acuerdos con operadores de transporte y clientes como en la normativa legal, las tarifas de seguridad salvan vidas al mejorar los salarios y las condiciones laborales y reducir la presión para conducir de forma peligrosa.

Lo que es aún más importante, sin embargo, es que las tarifas de seguridad constituyen una base para fomentar la solidaridad y el poder de los trabajadores y las trabajadoras y utilizar ese poder para reconfigurar el sector del transporte por carretera. La lucha por unas tarifas de seguridad reúne a trabajadores y trabajadoras de diferentes empresas, con diferentes modalidades de empleo y de diferentes nacionalidades, que de otro modo se verían obligados a competir entre sí, para luchar juntos por la igualdad de normas y por un sector justo, seguro y sostenible, construyendo poder desde las bases.

Los sistemas y acuerdos de tarifas de seguridad proporcionan una estructura para negociar con las empresas que están en lo más alto de las cadenas de suministro e integran a los sindicatos en el proceso de establecimiento, supervisión y aplicación de normas, institucionalizando ese poder y creando la base para una organización aún más amplia. El éxito de esta estrategia puede verse ya en países como Corea del Sur, Australia, Brasil y Canadá.



Unidos en nuestra lucha

¡Ya estamos ganando la lucha por unas tarifas de seguridad!

Desde que el estado australiano de Nueva Gales del Sur introdujera en 1979 un sistema de tarifas de seguridad como parte de su marco de relaciones laborales, los trabajadores y las trabajadoras y los sindicatos de todo el mundo han estado luchando por unas tarifas de seguridad y cosechando éxitos. Actualmente existen sistemas de tarifas de seguridad o similares en Australia, Brasil, Canadá y los Estados Unidos (específicamente para la economía de las microtarefas). En Corea del Sur funcionó con éxito un sistema de tarifas de seguridad de duración limitada entre 2020 y 2022, y ahora los trabajadores y las trabajadoras están luchando por reintroducirlo y hacerlo permanente.

A escala mundial, los sindicatos del transporte por carretera se unieron a través de la ITF para conseguir que la Organización Internacional del Trabajo adoptara principios relativos a las tarifas de seguridad. En las [directrices de la OIT sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), negociadas y acordadas por representantes sindicales, gubernamentales y patronales en 2019, se incluyen importantes principios que exigen mecanismos para el cálculo de normas salariales sostenibles y su aplicación a todos los actores de las cadenas de suministro.

Las directrices de la OIT proporcionan a los sindicatos del transporte por carretera de todo el mundo un marco para presionar a los Gobiernos y a los actores de las cadenas de suministro con el fin de lograr normativas y acuerdos sobre tarifas de seguridad. Las directrices pueden utilizarse como herramienta de organización y formación, así como para informar a las y los miembros sobre sus derechos.

Creciente apoyo sectorial y público

El reconocimiento de la importancia de unos sistemas normativos de tarifas de seguridad es cada vez mayor en todo el mundo, tanto dentro del sector como entre el público general. Por ejemplo:

- En Nueva Zelanda, una investigación encargada por el Gobierno y concluida en 2021 reconoció el vínculo entre la seguridad y la remuneración, así como el problema de las presiones de la cadena de suministro sobre los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera¹⁰. Se creó un comité tripartito para poner en práctica las recomendaciones de ese informe, incluida la definición de normas sobre remuneración justa, horarios seguros y trabajo decente y la elaboración de la normativa necesaria. El sistema de tarifas de seguridad cuenta con el apoyo de Transporting New Zealand, la principal asociación del sector del transporte del país.
- En Corea del Sur, las tres principales asociaciones del sector del transporte por carretera han firmado acuerdos conjuntos con la División de Solidaridad con los Camioneros de Carga del Sindicato de Trabajadores de Servicios Públicos y Transportes de Corea (KPTU-TruckSol) que reivindican la

¹⁰ WorkSafe New Zealand, 2021. "Managing Vehicle-related Risks from Supply Chain Pressures" (Gestión de los riesgos relacionados con los vehículos causados por las presiones en la cadena de suministro). <https://www.worksafe.govt.nz/research/managing/>.



permanencia y la ampliación del sistema de tarifas de seguridad del país. Una encuesta de opinión pública realizada a finales de 2022 reveló que el 74 % de los coreanos apoya la continuidad de las tarifas de seguridad¹¹.

- En Australia, el sistema de tarifas de seguridad vigente en el estado de Nueva Gales del Sur desde 1979 cuenta con un amplio apoyo del sector y de figuras de todo el espectro político. En agosto de 2022, varias empresas clientes del transporte por carretera importantes (incluidas las cadenas de supermercados Woolworths y Coles), plataformas como Uber y DoorDash, grandes operadores de transporte, asociaciones del sector y el Sindicato de Trabajadores del Transporte (TWU) se adherieron a un llamado a la acción en favor de una reforma jurídica dirigida a establecer un organismo regulador nacional facultado para fijar y hacer cumplir normas seguras y justas para los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera, tanto en las operaciones de transporte tradicionales como en la economía de las microtarefas¹².

Únanse a la campaña mundial a favor de las tarifas de seguridad

“El modelo empresarial competitivo del sector del transporte por carretera está quebrado y literalmente se está cobrando vidas”.

Un problema mundial requiere una solución de alcance mundial. Debemos aprovechar el impulso logrado hasta el momento y seguir generando conciencia sobre la crisis del transporte por carretera. Debemos hablar con una sola voz, organizar a los aliados en el sector y luchar por conseguir tarifas de seguridad a nivel local, nacional, regional y mundial.

Por ello, la ITF insta a todos los sindicatos del transporte por carretera a sumarse a la lucha mundial por unas tarifas de seguridad y unas vidas seguras.

Únanse a la campaña mundial a favor de las tarifas de seguridad apoyando estas reivindicaciones:

Sistemas de tarifas de seguridad: Establecer nuevos sistemas para fijar normas justas y seguras en materia de remuneración y condiciones de trabajo o fortalecer los existentes. Estos sistemas deben contar con la participación de todos los actores de las cadenas de suministro, incluidas las empresas clientes, y abarcar a toda la fuerza laboral del transporte por carretera, independientemente de la modalidad de empleo, la nacionalidad o el género.

- **Un precio justo por el transporte:** Garantizar que todos los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera reciban una remuneración justa por todo el tiempo trabajado y que los transportistas y los trabajadores y las trabajadoras propietarios de sus vehículos puedan recuperar sus costos sin escatimar en seguridad.

¹¹ https://mobile.newsis.com/view.html?ar_id=NISX20221209_0002117586

¹² <https://www.twu.com.au/press/major-transport-roundtable-backs-reform-to-set-industry-standards/>



- **Mayor transparencia:** Garantizar que todos los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera tengan acceso a contratos de trabajo o de servicios por escrito en los que se detallen unas condiciones salariales y laborales justas y seguras.
- **Cumplimiento activo de la normativa y remedio de las infracciones:** Garantizar una supervisión y un control del cumplimiento adecuados de normas vinculantes para todas las partes de las cadenas de suministro (empresas clientes, operadores de transporte, trabajadores y trabajadoras con cualquier modalidad de empleo, etc.), incluidas cláusulas de penalización. Garantizar que todos los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera tengan acceso a procedimientos eficaces de resolución de conflictos que sean vinculantes para todas las partes de las cadenas de suministro.
- **Derechos sindicales:** Reconocer el papel esencial que desempeñan los sindicatos democráticos en la promoción de la seguridad y la sostenibilidad en las cadenas de suministro del transporte por carretera, garantizar que todos los trabajadores y las trabajadoras del transporte por carretera tengan acceso a la representación por parte de sindicatos democráticos y facilitar el papel de los sindicatos en la formación de los trabajadores y las trabajadoras y la supervisión y la mejora de la salud y la seguridad.
- **Normas mundiales:** Implementar las directrices de la OIT sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte.



Campaña mundial de la ITF a favor de las tarifas de seguridad

WWW.ITFGLOBAL.ORG

· MOVEMOS EL MUNDO ·

