



ATT Gerente de SARGA.

Director de recursos Humanos.

Responsable de PRL de SARGA.

Mario Aguar Polo delegado de prevención en SARGA por la provincia de Zaragoza y en representación de los delegados de Prevención de CCOO, CGT y CSIF.

Dice.

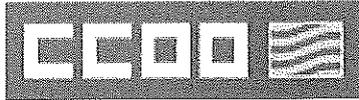
Que los conductores del servicio de recogida de cadáveres de animales (MER) en situación de guardia o plantón se ven obligados a realizar jornadas de trabajo de más de 10 horas en determinadas circunstancias. La empresa ha descuidado esta posibilidad que se da en demasiadas ocasiones, ya que desde el centro logístico del PTR de Zaragoza el conductor que está de guardia cubre todo el territorio de Aragón de lunes a viernes, entrando el resto de conductores de los demás centros logísticos a cubrir el fin de semana. El conductor del PTR está de guardia localizada y su jornada empieza a partir de la salida del centro. Esto no sucede entre semana con los conductores que están de guardia y salen a trabajar de manera ordinaria, pudiendo ser llamados después de terminar el horario habitual. En esta situación es muy fácil sobrepasar estas 10 horas de trabajo, al igual que el conductor del PTR que es llamado para cubrir un accidente, a veces a varias horas de viaje. En ambos casos queda ir a descargar, regresar al centro logístico y posteriormente a su casa. Cuando se sobrepasan esas 10 horas de trabajo las capacidades de concentración y reacción quedan muy reducidas por el cansancio, con el consiguiente riesgo de accidente en su persona y en el resto de usuarios de la vía por la que se circula. No es obligación, como servicio público, el disponer de la información y dar cuenta a la autoridad competente de las horas de trabajo y conducción por medio del tacógrafo, pero no por ello estamos en disposición de saltarnos la ley que obliga a todo conductor de vehículo pesado. **No queremos imaginar el hecho de un accidente grave en una vía pública y que se dé la circunstancia de que el vehículo de SARGA estaba conducido por una persona con una jornada a sus espaldas de más de 10 horas.**

Solicita.

En cualquier momento y circunstancia que un conductor sobrepase las 10 horas de jornada laboral con un vehículo de su responsabilidad, sea inmediatamente sustituido por otro conductor que termine de realizar el trabajo y regresen los dos a su centro logístico. Y en la medida de lo posible, llevar al trabajador sustituido a su domicilio. (Recordamos los accidentes in itinere).

En Zaragoza a 24 de octubre de 2022.

Fdo: Mario Aguar Polo.



ATT Gerente de SARGA.

Director de recursos Humanos.

Responsable de PRL de SARGA.

Mario Aguar Polo delegado de prevención en SARGA por la provincia de Zaragoza y en representación de los delegados de Prevención de CCOO, CGT y CSIF.

Dice.

Que los trabajadores del operativo de Extinción de Incendios Forestales, tanto cuadrillas como conductores de autobomba, que acuerden a un incendio forestal trabajan con gran exigencia física y mental bajo altas dosis de estrés durante 12 horas. A esta situación debemos añadir la jornada laboral ordinaria y el desplazamiento hacia el incendio. Una vez cumplido este tiempo han de regresar a su punto de encuentro, en muchas ocasiones conduciendo trayectos superiores a 200 km llegando a realizar jornadas laborales que superan ampliamente las 16 horas sin descanso. Es evidente que la situación descrita genera un gran riesgo innecesario para el personal y para el resto de usuarios de las vías de circulación. Ya que un conductor ve mermadas sus capacidades de concentración y reacción tras un episodio de estas características, que en ciertos momentos como los grandes incendios acaecidos este año se produce un día tras otro. Durante este año se han dado casos flagrantes como el siguiente: La cuadrilla empieza a trabajar a las 14:00, llega al Puesto de Mando Avanzado a las 17:00, es relevada a las 7:00 y llega a base a las 11:30. Es decir, han estado sin dormir durante 21:30 horas con un regreso a base de 2:30 horas de conducción.

Solicita.

Que se desarrolle un sistema que termine con dicha situación de riesgo, a través de una red de conductores que, una vez terminadas las tareas de extinción desplacen a los trabajadores a su punto de encuentro y posteriormente a sus residencias. Del mismo modo, tal y como solicitamos en varias ocasiones desde el CIS esta tarea podría ser incluida en el desempeño de personal que necesite una segunda actividad o recolocación. Otra alternativa cuando no exista la posibilidad de disponer de un conductor por circunstancias excepcionales sería gestionar alojamiento en las inmediaciones del incendio para facilitar el descanso de los integrantes de los equipos de extinción.

En Zaragoza a 24 de octubre de 2022.

Fdo: Mario Aguar Polo.