

Análisis del personal de tráfico.

Caso práctico

Después de ponerse al día con la documentación necesaria para los diferentes vehículos con los diferentes medios de transporte, **María** y **Fernando** quieren ponerse al día con todo lo relacionado con el personal.



Ambos son conscientes de la importancia de contar con el personal adecuado.

Gran parte del personal con el que cuenta L&T viene de la antigua empresa de transportes de mercancías de **Don José** (transportes Giralda) y de la antigua empresa de transportes de viajeros de **Fernando** (Autocares Sur).

Cuentan con experiencia suficiente, con la formación, capacitación y permisos necesarios y con un amplio conocimiento del sector, aunque los tipos de contratos que tienen son muy diferentes.

Pero gran parte del personal, está a punto de jubilarse. Llevan mucho tiempo en la empresa y de la misma forma que se ha producido el relevo generacional en la dirección, también se produce en el personal de tráfico.

En L&T, **Fernando** y **María** tienen que realizar una importante labor de selección de personal. Incorporar nuevo personal a la empresa es una gran responsabilidad.

¿Qué tipo de contrato tendrán? ¿Cuáles son las responsabilidades de empresario y trabajador? ¿Qué permisos tienen que tener para conducir según qué vehículos? ¿Qué tipos de autorizaciones necesitarán? ¿Tienen que tener algún conocimiento o formación?



Materiales formativos de FP Online propiedad del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

[Aviso Legal](#)

1.- Personal de tráfico.

Caso práctico

María se ha puesto a preparar todo lo relativo a las relaciones laborales en la empresa.

Ella sabe que en la antigua empresa en la que trabajó en Barcelona, tenían un convenio colectivo que regulaba gran parte de los aspectos de las relaciones con los trabajadores. Pero la empresa se dedicaba a actividades logísticas, no exactamente al transporte. ¿Será el mismo convenio colectivo?



Además quiere determinar los diferentes grupos y categorías profesionales comunes para toda la empresa, puesto que L&T surgió como unión de la empresa de transportes de mercancías de su padre y la de transporte de viajeros de su hermano.

Para la contratación del nuevo personal, considera que es importante establecer los tipos de contratos y aunque en la empresa no hay conflictos laborales, considera que es importante que todo el mundo conozca sus derechos y obligaciones... y por supuesto sus funciones y tareas.

Cualquier empresa que tenga alguna actividad relacionada con el transporte y la logística tendrá que contar con el personal cualificado para desempeñar las tareas necesarias para prestar el servicio adecuado a sus clientes.

¿Sólo las empresas de transporte tienen personal de tráfico?

Obviamente las empresas de transporte cuentan con una estructura organizativa y de puestos relacionados con el traslado de personas y mercancías mayor que el de otras empresas, pero empresas de otros sectores también pueden contar con personal de esta área.

Por ejemplo, una empresa de transportes contará con un gran número de personal dedicado a la conducción, y también de jefes/as de tráfico, y posiblemente con algún director o directora de tráfico. Sin embargo, una empresa cuya actividad principal no sea el transporte, pero que dentro de sus actividades realice el transporte de sus productos, contará con un número más reducido de conductores y conductoras, y posiblemente los puestos de dirección de tráfico y jefatura de tráfico sean cargos que recaigan sobre la misma persona.

Vamos a ver qué puestos relacionados con el tráfico puede haber en una empresa de transporte, cuáles son sus funciones y cómo establecer la relación laboral.

1.1.- Conductor o conductora.

Lógicamente este puesto, al igual que el resto que vamos a ver a continuación, tendrá unas funciones, características y obligaciones dependiendo de la empresa de la que estemos hablando.

Sin embargo, sí que podemos definir algunos aspectos comunes.

Como definición del puesto, **el conductor o conductora es quien hace los traslados necesarios de las mercancías o de los viajeros.**



¿Cómo se concreta esta actividad?

Básicamente se ha de responsabilizar (como hemos dicho, según cada empresa) de la carga y descarga de la mercancía, entregar la documentación a quién corresponda (cliente, transitario...), y también es responsable de que el cliente firme la documentación correspondiente.

También tendrá que revisar que la carga no se encuentre en malas condiciones (embalaje incorrecto, bultos mojados, etc.), detectar posibles desviaciones entre el peso/volumen real y el indicado en el albarán, tipo de mercancía, etc.

En algunos casos también se encarga del cobro del servicio (por ejemplo los conductores o conductoras de autobús).

Además, dependiendo del tipo de transporte que realice, se encargará de un tipo u otro de documentación tanto del vehículo, de la mercancía, como del seguro.

Autoevaluación

La persona que conduce es responsable de la elaboración de la documentación comercial que ha de firmar el cliente, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, vuelve a intentarlo después de repasar los contenidos.

Correcta. Muy bien, efectivamente no es una responsabilidad del personal conductor.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

1.2.- Jefe o jefa de tráfico.

Un jefe o jefa de tráfico es la persona responsable del conjunto de servicios que presta una empresa de transporte.



Su tarea fundamental es **optimizar el movimiento de los vehículos, y en ocasiones también se encarga de la tarificación de los servicios.**

Por lo general, se encarga de que el equipo propio de transporte esté en buenas condiciones y con los permisos necesarios para su utilización según la legislación vigente, contacta con clientes para obtener cargas y servicios.

También decide qué cargas se pueden realizar en función de la localización de los vehículos, está en contacto permanente con los conductores, para estar al tanto de cualquier anomalía o incidente, resuelve cualquier problema que plantee un conductor o conductora, independientemente de su localización, controla que se cumplan con los tiempos de entrega pactados e informa a los clientes si sucede cualquier incidencia.

Como hemos comentado antes, también se puede encargar de la tarificación, por lo que también será responsable de la recepción de los pedidos, de llamar al cliente para verificar datos, del equipo necesario, etc., de comprobar que la información facilitada en los albaranes sea completa, si no fuese así, deberá completarla llamando al cliente solicitándole los datos que le faltase e informarle de los posibles problemas que puedan surgir en la prestación del servicio.

¿También realiza tareas administrativas?

Efectivamente, en cuanto a las tareas administrativas, si las tuviese asignadas, tendrá que elaborar las facturas de acuerdo con las condiciones pactadas con el cliente para ese envío en concreto, y archivar la documentación del servicio.

Es importante que este puesto controle documentación del vehículo, de la mercancía y del seguro, pero también tiene que controlar aspectos importantes como situación de las carreteras, posibles huelgas y cortes de vías, así como la legislación aplicable a los diferentes tipos de transportes tanto en España como en los países, en el que caso de que se realicen servicios de transporte internacional.

Para saber más

¿Sabes lo que es el INCUAL? El Instituto Nacional para las Cualificaciones es un organismo dependiente del Ministerio de Educación de España que, entre otras cosas se encarga de recoger y elaborar las cualificaciones y los perfiles profesionales de los diferentes puestos de trabajo, por supuesto también de todos aquellos relacionados con el sector del transporte. Seguro que te resulta interesante. Por eso, te recomiendo que visites este enlace a su web y busques cuál es el perfil profesional que te interesa para conocer cuáles

son sus características:

[Cualificaciones Profesionales.](#)

1.3.- Director o directora de tráfico.

El director o directora de tráfico, o de operaciones es la persona que tiene la máxima responsabilidad del conjunto de actividades en el área de transporte terrestre bien sea de viajeros o bien de mercancías.



Es un puesto que participa en la **determinación de los objetivos a conseguir, de acuerdo con las tendencias del sector, del mercado y de la evolución posible de la empresa.**

¿Sabes cuáles son sus tareas y funciones?

Por lo general tiene unas tareas directivas y en muchas empresas este puesto es el de responsable o gerente.

Se encarga de definir la política comercial para un periodo de tiempo, en su caso con el resto de responsables de área o de sus colaboradores.

Si el puesto está dentro de una estructura organizativa mayor (es decir, que la empresa no se encarga exclusivamente al transporte), se encarga también de informar a la gerencia o dirección de la evolución del mercado y de la competencia.

También es responsable de alcanzar los objetivos marcados para lo cuál tendrá que contar con la colaboración del todo su equipo (jefes o jefas de tráfico y conductores o conductoras).

Otra de sus responsabilidades es la de resolver las incidencias operativas, y acuerda las acciones correctoras precisas para que no vuelvan a ocurrir.

Otras funciones son facilitar la información necesaria para elaborar los presupuestos, analizar proveedores, pólizas de seguros, así como su contratación.

El director o directora de tráfico u operaciones **es el puesto responsable último de que todos los vehículos estén en las condiciones adecuadas** (especialmente las requeridas a nivel legal), para prestar el servicio, así como del cumplimiento de la legislación en materia de transporte.

Autoevaluación

¿Quién es el responsable en la mayoría de empresas, de que los equipos cuenten con los debidos permisos y autorizaciones?

- El propio conductor o conductora.
- El director o directora de tráfico.
- El director o directora de transporte.

- El jefe o jefa de tráfico.

No es correcta, el conductor/a ha de poseer esos permisos, pero no es responsable de que los equipos y vehículos lo tengan.

Incorrecta, ya que el director/a de tráfico y director/a de transporte son el mismo puesto y no tiene ese tipo de funciones.

No es la respuesta correcta ya que el director/a de tráfico y director/a de transporte son el mismo puesto y no tiene ese tipo de funciones.

Correcta. Muy bien, tienes claras las funciones de cada puesto.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto
4. Opción correcta

1.4.- Contratación.

Ya conoces algunos puestos relacionados con el tráfico, pero ahora necesitamos conocer cómo se establecen las relaciones laborales entre la empresa y las personas que ocupan esos puestos.

Las relaciones laborales entre una empresa y sus empleados se formalizan mediante un contrato de trabajo o contrato laboral.



Podemos decir que un contrato es el acuerdo entre una empresa o empresario-empresaria (puede ser persona física o jurídica) y el personal trabajador en el que se indican las condiciones en las que dicho personal se compromete a realizar un determinado trabajo por cuenta del empresario o empresaria y bajo su dirección, a cambio de una retribución o sueldo.

El contrato de trabajo ha de hacerse por escrito, aunque en algunas modalidades de contrato, la relación puede fijarse mediante acuerdo verbal.

¿Pero qué regula el contrato?

Como hemos dicho antes, regula todas las condiciones en las que se va a desarrollar la relación laboral, es decir, todos los aspectos relacionados con el trabajo, puesto, categoría profesional, jornada, horario, duración, etc., y por supuesto la retribución.

En cuanto a la duración del contrato, puede ser indefinido o por una duración determinada. Esta duración básicamente es lo que determina el tipo de contrato, que veremos más adelante.

Además, en algunos casos, la empresa puede establecer un periodo de prueba, cuya duración también ha de ser pactada y quedar reflejada en el documento de acuerdo, es decir, en el contrato.

La duración de este período de prueba se fija en los convenios colectivos, aunque como máximo seis meses para las categorías profesionales de técnicos titulados y dos meses para el resto de trabajadores, excepto si la empresa es de menos de 25 trabajadores o trabajadoras, en cuyo caso el período de prueba no puede exceder de tres meses. Durante este período de prueba, el trabajador o trabajadora tendrá los mismos derechos y obligaciones que los demás trabajadores.

¿Y en cuanto al salario?

El salario es la contraprestación que recibe el trabajador o trabajadora por realizar su trabajo. En el contrato ha de figurar el importe bruto anual y el número de pagas (incluidas las pagas extraordinarias) en que se distribuye. El salario deberá coincidir con el recogido en el convenio colectivo de empresa, y si no existiera, en el convenio colectivo del sector provincial, autonómico o nacional. En cualquier caso, no será inferior al SMI.

El contrato debe ser firmado por ambas partes y presentado en la oficina del INEM correspondiente. En todo caso en el contrato ha de aparecer una serie de datos:

- ✓ Los datos de la empresa y del trabajador o trabajadora.

- ✓ La fecha en la que se iniciará la relación laboral y su duración, y en caso de existir, el periodo de prueba.
- ✓ El tipo de contrato que se celebra.
- ✓ El objeto del mismo, esto es, las funciones (categoría profesional) que va a desempeñar el trabajador o trabajadora en la empresa y la remuneración.
- ✓ Las condiciones en las que se va a prestar el servicio tales como el lugar (centro de trabajo), los días de la semana, el horario o la duración de las vacaciones.
- ✓ El convenio colectivo aplicable.

Para saber más

El salario mínimo interprofesional, es un dato que cada año aprueba el gobierno. Por lo tanto no es un dato constante, sino que puede variar dependiendo de la situación económica. Es un dato básico para determinar sueldos y salarios, pero también tiene otras utilidades. Para conocer cuál es el salario mínimo interprofesional en este año puedes visitar el siguiente enlace:

[Salario Mínimo Interprofesional.](#)

1.5.- Categorías profesionales.

Antes hemos hecho referencia a las categorías profesionales, ¿sabes lo que son?

Categorías y grupos profesionales son una forma de agrupar puestos de trabajo con una retribución mínima similar, que se establecen en los convenios colectivos o se acuerdan entre la empresa y los representantes de los trabajadores y trabajadoras.



Los **grupos profesionales** agrupan las aptitudes profesionales, titulaciones y contenido genérico del trabajo a desempeñar, por lo que pueden incluir diferentes categorías profesionales (y también distintas funciones y puestos).

Las **categorías profesionales** se determinan en base a las funciones concretas (no genéricas como se hace en los grupos profesionales) de los puestos que se incluyen en cada una de ellas. De esta forma en cada uno de los grupos profesionales puede haber categorías profesionales equivalentes unas a otras, solo que en diferentes puestos o áreas de actividad de una empresa.

Por ejemplo, si una empresa cuenta con transporte de mercancías y de viajeros, ambos pueden ser grupos profesionales diferentes, aunque en ambas áreas de actividad de la empresa existe personal conductor, los conductores y conductoras de transporte de mercancías están en un grupo profesional, y los de viajeros en otro, aunque ambos realizan funciones concretas similares por lo que serán de la misma categoría profesional.

¿Para que sirven?

Básicamente son unas tablas que sirven para determinar datos de la retribución (salario base, complementos, etc.) para cada uno de los grupos y de las categorías.

¿En el sector del transporte, qué grupos y categorías existen?

Como hemos dicho antes dependerá del convenio colectivo, puesto que este acuerdo marco es el que define para cada sector (transporte terrestre de mercancías, de viajeros, marítimo...) y cada área geográfica (generalmente provincial o autonómico) qué grupos y qué categorías se acuerdan para cada caso.

Aún así, a modo de ejemplo, en el convenio colectivo del transporte de mercancías por carretera de La Rioja se determinan cinco grupos profesionales, el cuarto de estos grupos es el que regula el transporte de mercancías (algunos de los otros son el de personal administrativo o el de agencias de transportes). Dentro de este grupo cuarto es donde se establecen las diferentes categorías profesionales: jefe de tráfico, jefe de tráfico de 2ª, jefe de tráfico de 3ª, conductor mecánico, conductor, conductor de motocicletas y furgonetas, conductor de carretillas elevadoras, ayudante, mozo especializado y mozo de carga, descarga y reparto. Pero insistimos, estos datos son para el caso de una comunidad autónoma concreta para un tipo de transporte concreto.

Para saber más

El Estatuto de los Trabajadores es la norma jurídica básica en España que recoge los derechos de los trabajadores y trabajadoras en nuestro país. Es muy importante que puedas consultarla cuando sea necesario, puesto que en materia laboral muchos conceptos hacen referencia a él. Por esa razón te recomiendo que visites el siguiente enlace desde el que te podrás descargar y consultar esta norma:

[Estatuto de los Trabajadores.](#)

1.6.- Convenios colectivos.

Hemos hablado del convenio colectivo, por lo que es conveniente que ahora conozcas un poco más en qué consiste.

Un convenio colectivo es un **acuerdo entre representantes de las empresas y los representantes de los trabajadores y trabajadoras que se produce tras una negociación colectiva** de ámbito global (que afecta a todas las empresas del sector en un ámbito geográfico concreto) o de ámbito particular (por lo que afectará exclusivamente a una empresa).



Los convenios colectivos **obligan** a empresarios, empresarias, trabajadores y trabajadoras dentro de su ámbito de aplicación todo el periodo de vigencia del mismo. Esta obligación se refiere a las condiciones pactadas en dicho convenio colectivo, y hace referencia a las condiciones pactadas, pero cualquier empresa puede mejorarlas.

En cuanto a la **estructura** de los convenios colectivos, tiene estructura de árbol y con cláusulas de obligado cumplimiento para todas las empresas y trabajadores y trabajadoras afectados dentro de las áreas de influencia. De esta forma, se establece una jerarquía de cumplimiento de convenios colectivos en función de los rangos de aplicación. El nivel más alto dentro de la negociación colectiva se encuentra el convenio con carácter estatal, después autonómico y provincial, y por último el que afecta únicamente a la negociación de una empresa.

Como hemos comentado antes, en casos de grandes empresas, se pueden negociar convenios colectivos de igual rango que los anteriores en función de la expansión geográfica de la empresa y trabajadores y trabajadoras afectados. De esta forma, si una empresa tiene varias delegaciones repartidas por el país, las condiciones laborales de cualquier trabajador o trabajadora de la empresa serán las mismas independientemente de cuál sea la ubicación del puesto de trabajo.

Los convenios colectivos tienen que contener **acuerdos** que respeten la legislación laboral vigente (especialmente el estatuto de los trabajadores) y que **regulan** materias de índole económica, laboral, sindical y, en general, cualquier otra que afecte a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y sus organizaciones representativas con el empresario y las asociaciones empresariales.

La duración de un convenio colectivo será la que se pacte entre las partes, bien como duración global, bien como duración de determinadas cláusulas. Lo normal es que tengan una vigencia de tres años, aunque los importes salariales (sueldo base, complementos, etc.) se suelen revisar anualmente.

Para saber más

Ya sabes que un convenio colectivo por lo general tiene dos tipos de ámbito: sectorial y geográfico. Por esta razón lo que es de aplicación en una zona o en un sector, no tiene por qué regir las relaciones laborales en otra zona o

sector. Por lo tanto, es conveniente que conozcas el convenio colectivo aplicable en el sector que te interesa y en la zona geográfica que te interesa. Para ello, puedes realizar la búsqueda en el siguiente enlace:

[Buscador de Convenios Colectivos.](#)

1.7.- Tipos de contrato.

Ya hemos apuntado antes, que básicamente hay dos tipos de contratos, los indefinidos y los temporales. Estos últimos son los que más variedad presentan.

En este punto vamos a ver algunos de los contratos de trabajo (hay más), y tan solo apuntaremos las características más básicas de los mismos. Estos contratos pueden ser:



Contrato a tiempo parcial: Es aquel por el que el trabajador o trabajadora se obliga a prestar sus servicios un determinado número de horas al día, a la semana, al mes o al año que deberá ser inferior al de la jornada a tiempo completo establecida en el convenio colectivo aplicable al sector o, en su defecto, al de la jornada máxima legalmente establecida.

El contrato a tiempo parcial tiene la consideración de fijo-discontinuo cuando se concierta para realizar trabajos fijos y periódicos dentro del volumen normal de la actividad de la empresa, o se concierta para realizar trabajos que tengan carácter de fijos discontinuos y no se repitan en fechas determinadas.

Contrato en prácticas: Supone la prestación de un trabajo retribuido que facilita al trabajador y trabajadora una práctica profesional adecuada a su nivel de estudios. Los convenios colectivos determinan los puestos de trabajo, grupos, niveles o categorías profesionales en los que puede realizarse este tipo de contrato.

Contrato para la formación: Tiene por objeto que el trabajador o trabajadora adquiera la formación teórica y práctica necesaria para el desempeño adecuado de un oficio o de un puesto de trabajo que requiera un determinado nivel de cualificación. Debe dedicarse a la formación teórica un mínimo del 15% de la jornada máxima prevista en el convenio colectivo, o en su defecto, de la jornada máxima legal.

Contrato de interinidad: Tiene por objeto la sustitución de trabajadores o trabajadoras con derecho a reserva del puesto de trabajo o la cobertura de un determinado puesto mientras dure un proceso de selección. El principal requisito es que la persona que se pretende sustituir (por ejemplo de baja o en excedencia) deberá tener derecho a la reserva del puesto de trabajo.

Contrato por obra o servicio determinado: Tiene por objeto la realización de obras o servicios determinados con autonomía y sustantividad propias dentro de la actividad de la empresa cuya ejecución, aunque está limitada en el tiempo, es de duración incierta.

Contrato eventual por circunstancias de la producción: Tiene por objeto atender las exigencias circunstanciales del mercado, acumulación de tareas o exceso de pedidos, aunque se trate de la actividad normal de la empresa.

Contrato indefinido ordinario: Tiene por objeto la prestación de un trabajo retribuido por tiempo indefinido.

Para saber más

Por lo que has visto antes hay bastantes modalidades de contrato, especialmente del tipo temporal. Ahora te propongo que visites este enlace en el que podrás encontrar información útil, detalla y fácil de comprender sobre los diferentes tipos de contrato y así profundizar un poco más en su contenido:

[Tipos de Contrato.](#)

Autoevaluación

El contrato que tiene como objeto que el trabajador o trabajadora adquiera la formación teórica y práctica necesaria se denomina contrato en prácticas, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, vuelve a repasar los tipos de contratos e inténtalo más tarde.

Correcta. Efectivamente es no es verdadera, ya que sería el contrato de formación.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

1.8.- Obligaciones de las partes.

Ya conoces que un contrato laboral es un acuerdo entre dos partes. Pero claro, cada una de esas partes se obligan a algo. Vamos a verlo.

Como casi siempre, lo que para una parte es una obligación, para la otra parte es un derecho, por lo que nos vamos a centrar en la figura del trabajador o trabajadora para establecer derechos y obligaciones de ambas partes.



El trabajador o trabajadora tendrá derecho a:

- ✓ A la ocupación efectiva durante la jornada de trabajo.
- ✓ A la promoción y formación en el trabajo (ascensos, cursos de formación y adaptación... etc.).
- ✓ A no ser discriminados para acceder a un puesto de trabajo.
- ✓ A la integridad física y a la intimidad.
- ✓ A percibir puntualmente la remuneración pactada.
- ✓ Los demás que se establezcan en el contrato de trabajo.

Y como obligaciones:

- ✓ Cumplir las obligaciones concretas del puesto de trabajo conforme a los principios de la buena fe y diligencia.
- ✓ Cumplir las medidas de seguridad e higiene que se adopten.
- ✓ Cumplir las órdenes e instrucciones del empresario o empresaria en el ejercicio de su función directiva.
- ✓ No realizar el mismo trabajo para otra empresa que desarrolle la misma actividad.
- ✓ Contribuir a mejorar la productividad.
- ✓ Los demás que se establezcan en el contrato de trabajo.

¿Y el empresario o empresaria?

Pues sus derechos vendrán determinados por las obligaciones del trabajador o trabajadora, y con las obligaciones pasa lo mismo.

Autoevaluación

¿Cuál de las siguientes obligaciones no corresponde al trabajador o trabajadora?

- Cumplir con las obligaciones específicas del puesto de trabajo.
- Contribuir a mejorar la productividad.
- La promoción y formación en el trabajo.
- Cumplir con las medidas de seguridad e higiene.

No es correcta, ya que esta sí es una obligación del trabajador o trabajadora.

Incorrecta, ya que esta sí es una obligación del trabajador o trabajadora.

Correcta. Efectivamente esto es un derecho del trabajador, por lo que es una obligación del empresario o empresaria.

No es la respuesta correcta, ya que esta sí es una obligación del trabajador o trabajadora.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Opción correcta
4. Incorrecto

1.9.- La jornada y las vacaciones.

La duración de la **jornada de trabajo** tiene que ser pactada en los convenios colectivos o bien en el propio contrato de trabajo, en todo caso no puede ser más de cuarenta horas semanales promediadas en cómputo anual, ni tampoco superior a nueve horas diarias.

Para este cómputo no se tiene en cuenta, a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria laboral, ni para el cómputo de las horas extraordinarias autorizadas, el exceso de los trabajos para prevenir o reparar siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes, sin perjuicio de su compensación como horas extraordinarias.



Como veremos más adelante, cuando hablemos de los tiempos de conducción, estas horas (semanales y diarias), pueden ser modificables bajo determinadas circunstancias.

En cuanto a las **vacaciones**, son un periodo de descanso en el que el trabajador o trabajadora sigue percibiendo su retribución habitual. Su duración puede establecerse por pacto entre las partes o por convenio colectivo, sin que en ningún caso este tiempo pueda ser inferior a 30 días naturales.

¿Cuándo se disfrutan?

Las vacaciones anuales deben disfrutarse dentro del año natural en el que se devengan (del 1 de enero al 31 de diciembre).

El disfrute de las vacaciones no puede ser sustituido por una compensación económica ni acumularse a las que se devenguen en años sucesivos: Si no disfruta las vacaciones en el año en que se generan, pierde su derecho a disfrutarlas.

El calendario de las vacaciones debe fijarse por la empresa de forma que el trabajador o trabajadora pueda conocer con al menos 2 meses de antelación al disfrute de las mismas, qué periodo le ha correspondido, aunque es verdad que en el sector del transporte esta antelación se ve minorada en muchas ocasiones.

Por acuerdo entre la empresa y el trabajador o trabajadora, el disfrute de las vacaciones puede dividirse en periodos siempre y cuando al menos uno de ellos tenga una duración de 2 semanas sin interrupción.

Autoevaluación

Todo trabajador o trabajadora debe conocer el período de vacaciones que le corresponde con una antelación mínima de dos meses, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Muy bien, esta era fácil, ¿verdad?

No es correcta, vuelve a intentarlo después de repasar los contenidos.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

1.10.- Extinción.

El contrato laboral, como sabes, es un acuerdo entre dos partes... pues ese acuerdo se puede acabar, o mejor dicho, puede dejar de tener vigencia.

A este hecho se le denomina **extinción** del contrato.

¿Por qué se puede terminar la relación laboral?



Pueden ser muchas las **causas** y cada una de ellas tendrá unas consecuencias diferentes. Aquí solo vamos a apuntarlas para que sepas cuáles son, sin entrar en más detalles:

- ✓ Mutuo acuerdo de las partes.
- ✓ Causas consignadas válidamente en el contrato.
- ✓ Expiración del período contratado o realización de la obra o servicio objeto del contrato.
- ✓ Muerte, jubilación o extinción de la personalidad jurídica del contratante.
- ✓ Dimisión del trabajador o trabajadora.
- ✓ Muerte, incapacidad permanente total, absoluta o gran invalidez del trabajador o trabajadora.
- ✓ Jubilación del trabajador o trabajadora.
- ✓ Fuerza mayor.
- ✓ Despido colectivo fundado en causas económicas, técnicas, organizativas o de producción.
- ✓ Voluntad del trabajador o trabajadora con causa justificada.
- ✓ Causas objetivas legalmente procedentes.
- ✓ Despido disciplinario.

La empresa, con ocasión de la extinción del contrato, al comunicar este hecho al trabajador o trabajadora ha de acompañar una propuesta del documento de liquidación de las cantidades adeudadas. Este documento se denomina **finiquito**.

El trabajador o trabajadora podrá solicitar la presencia de un representante legal de los trabajadores en el momento de proceder a la firma del recibo del finiquito, haciéndose constar en el mismo, el hecho de su firma en presencia de un representante legal de los trabajadores, o bien que el trabajador o trabajadora no ha hecho uso de esta posibilidad. Si el empresario o empresaria impidiese la presencia del representante en el momento de la firma, el trabajador o trabajadora podrá hacerlo constar en el propio recibo, a los efectos oportunos.

Para saber más

Nosotros hemos comentado algunas formas de extinción de contrato de trabajo, pero la casuística es muy grande, además no en todos los casos la extinción tiene las mismas consecuencias, no es lo mismo un despido disciplinario a que el contrato llegue a la fecha prevista en el mismo para su fin. Por eso es conveniente que conozcas un poco más sobre la extinción del

contrato de trabajo. Para ello puedes visitar el siguiente enlace, seguro que te resulta muy interesante:

[Extinción del contrato de trabajo.](#)

2.- Permisos y formación en el transporte por carretera.

Caso práctico

Mientras **María** se está encargando de la parte laboral, **Fernando** se ha reunido con **Carlos** para poner en orden todo lo relacionado con los permisos, autorizaciones, formación necesaria, etc., del personal de la empresa.



Carlos que había trabajado anteriormente en una empresa de transporte de A Coruña es el responsable de transporte de mercancías en L&T, mientras que **Fernando** lo es del transporte de viajeros.

Entre los dos prepararán la información relacionada con los permisos que necesita cada tipo de vehículo, los que necesita cada conductor o conductora, tanto de los que actualmente están en plantilla como del nuevo personal que se incorporará.

Pero además ellos saben que tienen que contar con una determinada formación adicional, pero ¿en qué consiste?, ¿qué autorizaciones necesitarán?, ¿será suficiente con el carné de conducir?

La profesión de transportista es lo suficientemente importante por sus connotaciones económicas y estratégicas, y sobre todo por todo lo que se refiere a la seguridad y calidad de vida de los profesionales.

A pesar de lo que muchas personas piensan, para ejercer la profesión de transportista no es suficiente con tener el carné o permiso de conducir.

Desde hace algunos años, el sector se ha profesionalizado. ¡Afortunadamente!

Además del permiso de conducir en la actualidad hay normas que regulan el acceso a la profesión o la formación necesaria para ejercer la actividad.

Vamos a verlo en este punto.

2.1.- Permiso de conducción en España.

En ocasiones se confunde el permiso de conducción con el permiso de circulación. ¿Sabes cuál es la diferencia principal?

El permiso de circulación es un documento del vehículo, no de la persona que conduce, al contrario del permiso de conducción (normalmente conocido como carné de conducir).



Es obligatorio estar en posesión del permiso de conducción y llevarlo consigo cuando se conduce, aunque también es válido llevar una fotocopia del original debidamente compulsada, estando obligado a exhibirlo ante la autoridad o sus agentes cuando así lo soliciten.

Si el permiso de conducción ha sido expedido en España, éste tendrá validez para toda la UE. Si se ha obtenido el permiso en otro país ajeno a la Unión Europea, se deberá canjear (según el caso) en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

Además cualquier variación de los datos que aparecen en el permiso o licencia de conducción, estos cambios deben ser comunicados a la Jefatura Provincial de Tráfico en un plazo de 15 días.

Todo permiso o licencia de conducción tiene una fecha de validez máxima, llegada la cual el conductor o conductora ha de renovarla y realizar un examen psicotécnico (similar al que realizó cuando lo obtuvo por primera vez), del que dependerá la renovación del mismo, ya que evalúa si continúa estando capacitado físicamente para poder conducir.

En España contamos con un permiso denominado "**por puntos**". Esto quiere decir que todos los conductores y conductoras disponen de un determinado número inicial de puntos. Estos puntos por regla general son 12, aunque a conductores noveles y a quienes obtengan el carné después de haberlo perdido a consecuencia de haber agotado el crédito inicial de puntos se asignan 8 puntos.

Si durante tres años un conductor o conductora no ha perdido ningún punto, recibe 2 puntos extra y otro más, pasados otros tres años.

¿Si una infracción se sanciona con pérdida de puntos ya no hay más sanciones?

La pérdida de puntos no implica que no haya otro tipo de sanciones (económicas y administrativas).

¿Y si se pierden los puntos ya no se recuperan?

Si se pueden recuperar, para ello hay dos opciones: superar un curso de sensibilización y reeducación vial (en la actualidad es de 12 horas) y recuperar 4 puntos. Para los conductores y conductoras profesionales, este curso se puede hacer todos los años (para el resto cada dos años).

Y la otra forma de recuperar los puntos es dejando de cometer infracciones sancionadas con pérdida de puntos, ya que si en el plazo de 2 años no se comenten infracciones se recupera el saldo inicial (excepto que la pérdida se debiese a infracción muy grave).

Para saber más

La Dirección General de Tráfico (D.G.T.) es el organismo encargado en España de la tramitación y expedición de los permisos de conducción. Además en su página web se puede encontrar otra información interesante para los profesionales del transporte por carretera, desde la consulta del estado del tráfico hasta los puntos de los carné, tramitación de multas, etc. En el siguiente enlace podrás acceder a esta página web:

[Dirección General de Tráfico.](#)

2.2.- Tipos de permisos.

Hasta ahora hemos estado hablando del permiso de conducción, pero **¿sólo hay un permiso de conducción?**

En absoluto, cada tipo de vehículo tiene unas características técnicas y de MMA diferentes, por lo tanto el tipo de carné o permiso también será diferente. A cada tipo de permiso se le denomina clase.

En España el carné tiene una codificación de letras (y en algunos casos se sigue de un número). Además se puede haber una combinación de ambos necesaria para la conducción de determinados vehículos.

En lo que a nosotros nos interesa, están los permisos B, C, D y E, y diferentes combinaciones de ellos, en concreto los B, C y D, con la clase E (además están los permisos A, A1 y A2).

Cada uno de ellos tiene unos requisitos de edad mínima, o antigüedad en otro permiso, la posesión de otro carné. Además cada uno de ellos también tiene una forma de obtención distinta (pruebas o exámenes).

En todo caso, todas las clases de permisos vienen recogidos en el artículo 4 del Reglamento General de Conductores.



Para saber más

Como hemos comentado en este punto, cada clase de permiso de conducción tiene unas características determinadas en cuanto a tipos de vehículos, condiciones, exámenes, edad mínima, etc. En el siguiente enlace podrás encontrar la información actualizada de los permisos vigentes en España y sus características:

[Permisos de conducción.](#)

Autoevaluación

La edad mínima para obtener cualquier permiso de conducción en España es 18 años, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, repasa los contenidos e inténtalo más tarde.

Correcta. Muy bien, como sabes, hay algunas clases de permiso que tienen una edad mínima diferente.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.3.- Normas de circulación: velocidad máxima.

En cuanto a las normas de circulación, no todos los vehículos han de cumplir con los mismos requisitos.

Como puedes suponer, para determinados tipos de vehículos las normas son más estrictas, por ejemplo en lo que se refiere a **velocidad máxima**.

Dentro de una población la velocidad máxima permitida es la misma para todos los vehículos, 50 km/h . Sin embargo para el resto de vías si que es distinto en función del tipo de vehículo. En la siguiente tabla podrás encontrar la velocidad máxima permitida (expresada en km/h) en función del tipo de vía y del tipo de vehículo.

Velocidad máxima permitida en función del tipo de vehículo y de vía

Tipo de carretera	Turismos y motocicletas	Autobuses en general y vehículos mixtos	Transporte escolar	Camiones y vehículos articulados	Automóviles con remolque
Autopistas y autovías	120	100	90	90	80
Vías rápidas y carreteras con más de 1,5 m. de arcén pavimentado	100	90	80	80	80
Resto de vías fuera de poblado (interurbanas)	90	80	70	70	70
Vías urbanas y travesías	50	50	50	50	50

Pero igual que hay una velocidad máxima, también en determinadas vías hay una velocidad mínima, ¿sabes cuál es?

La velocidad de los vehículos en carretera, para no entorpecer la marcha de otros vehículos, no deberá ser inferior a 60 km/h en autopistas y autovías. Por tanto, en las autopistas las cosechadoras y vehículos especiales que circulen a velocidades inferiores a 60 km/h y no excedan de los pesos y dimensiones normales sólo podrán desplazarse sobre plataformas móviles o vehículos que superen los 60 km/h.





Los camiones de más de 20 toneladas de peso total y autobuses de más de 10 toneladas de peso total y más de nueve plazas deben estar dotados de limitadores de velocidad.

Autoevaluación

Un conductor o conductora que realiza transporte escolar ha de cumplir la norma de velocidad máxima permitida de 80 km/h en autovía, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos e inténtalo después.

Correcta. Efectivamente no es verdadera ya que la velocidad máxima permitida en este tipo de vías para transporte escolar es de 90 km/h.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.4.- Normas de circulación: otras normas.

Además de la limitación de velocidad, existen otras obligaciones, por ejemplo en lo que se refiere a señales que han de portar los vehículos.

Las placas que han de llevar determinados vehículos son las siguientes:



- ✓ **Vehículos con limitación de velocidad:** deben llevar en la parte trasera del vehículo una placa circular de fondo blanco con la cifra limitativa de color negro en su interior.
- ✓ **Vehículos con carga que sobresale posteriormente:** deben llevar un panel cuadrado con franjas oblicuas alternas blancas y rojas aquellos vehículos cuya carga sobresalga por detrás del vehículo.
- ✓ **Vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas:** deben llevar dos paneles rectangulares de color naranja divididos cada uno de ellos en dos partes por una línea negra. Los paneles deberán ir colocados uno en la parte delantera del vehículo y otro en la parte trasera del mismo.
- ✓ **Vehículos y conjunto de vehículos de más de doce metros de longitud:** deben llevar una placa rectangular con fondo amarillo reflectante y borde rojo fluorescente, colocada en la parte trasera central del vehículo.
- ✓ **Remolques y semirremolques:** deben ir provistos de placas reflectantes de matrícula con fondo rojo y caracteres negros.
- ✓ **Vehículos especiales:** deben ir provistos de placas reflectantes de matrícula con fondo blanco y caracteres rojos.

Otra de las normas más importantes a cumplir por los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros es la que se refiere a la **tasa máxima de alcoholemia** permitida.

La tasa de alcoholemia se expresa de dos formas: la tasa en sangre y la tasa en aire aspirado.

De forma general el máximo permitido es de 0,5 g/l en sangre (0,25 mg/l en aire espirado), pero para el transporte profesional (de mercancías o viajeros) la tasa máxima permitida de 0,3 g/l en sangre (0,15 mg/l en aire espirado).

Por último cuando se trasladen cargas indivisibles, si estas sobresalen más de lo permitido, el transporte se realizará con una autorización especial. En la solicitud de esta autorización ha de constar todos los datos del traslado: itinerario, horarios, señalización...

Además se ha de utilizar una señal luminosa rotativa, color amarillo auto que sea visible a 100 metros.

Si la carga sobresale sin exceder los máximos permitidos debe ir señalizada por paneles cuadrados de 50 centímetros de lado con franjas diagonales rojas y blancas.

Para saber más

Si tienes permiso de conducir, seguro que has tenido que hacer algún que otro test para practicar de cara a alcanzar la parte teórica del examen. Si no lo tienes, seguro que has oído hablar de esos test. Con los test puedes aprender y repasar todo lo relativo al Código de Circulación. En el siguiente enlace puedes encontrar entre otros test los oficiales de la DGT, te animo a practicar para aprender o repasar:

[Test DGT.](#)

2.5.- Directiva 2003/59/CE : cualificación inicial.

Al principio de este punto ya hablamos de la importancia de la formación de los profesionales del sector del transporte por carretera, es decir, de la profesionalización.



Desde diferentes ámbitos de la administración pública se promueven programas formativos y se regula este aspecto.

Por supuesto también desde la UE. De hecho una de las normas más importantes que afectan a los profesionales del sector del transporte por carretera es una norma europea, la Directiva 2003/59/CE.

Esta norma básicamente regula dos cosas: la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

Tanto la **cualificación inicial** como la continua se acreditan con la obtención de un Certificado de Aptitud Profesional (CAP) que permite a los profesionales desempeñar su trabajo.

En el artículo 3 de la directiva se establece que cada uno de los estados miembros ha de establecer un sistema de cualificación inicial, pudiéndose elegir entre dos posibilidades: realizar un examen o realizar un curso preparatorio y después realizar el examen. La superación de este examen supondrá la obtención del CAP. Además existe una modalidad denominada acelerada, pero que supone retrasar en dos años la edad mínima para circular.

Para el acceso a la cualificación inicial no se requiere la obtención previa del permiso de conducción correspondiente, por lo que una persona puede acreditar esta cualificación inicial y después obtener el permiso.

¿Es el mismo certificado el de vehículos destinados al transporte de mercancías que el de viajeros?

Si están en posesión del CAP, los conductores o conductoras de un vehículo destinado al transporte de mercancías podrán conducir a partir de los 18 años con la obtención normal del CAP cualquier un vehículo de las categorías de permiso de conducción C, C+E, C1 o C1+E. Y a partir de la edad de 21 años si la obtención se realiza por la modalidad acelerada, los vehículos de las categorías de permiso de conducción C y C+E.

En cuanto a los conductores y conductoras de un vehículo destinado al transporte de viajeros, si poseen el CAP podrán conducir a partir de los 21 años cualquier vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D+E (para transportar viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros), cualquier vehículo de las categorías de permiso de conducción D1 y D1+E, D o D+E. Y si el CAP está obtenido por la modalidad acelerada, a partir de la edad de 23 años, un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D+E.

Los conductores y conductoras que efectúen transportes de mercancías y amplíen o

modifiquen sus actividades para efectuar transporte de viajeros, o a la inversa, y sean titulares del CAP, no tienen que repetir las partes comunes de las cualificaciones iniciales, sino sólo las partes específicas de la nueva cualificación.

Todas estas materias relativas al CAP de la cualificación inicial se recogen en los artículos 5 y 6 de la directiva.

Existe otra normativa vinculada como el **Real Decreto 1032/2007**, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera tiene por objeto regular las condiciones para la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos de empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definidas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

Para saber más

Cualquier profesional que se encargue de gestionar flotas en transporte terrestre (y en realidad de cualquier otro medio de transporte) ha de conocer la normativa europea que afecta a su trabajo. La UE dispone de un buscador de normativa muy completo. En él puedes realizar búsquedas por fecha, tipo de norma, número de documento, etc. Te recomiendo que realices la búsqueda de la directiva comunitaria a la que hemos hecho referencia en este punto mediante este buscador, puedes acceder a él a través del siguiente enlace:

[Normativa europea.](#)

[RD 1032/2007](#)

2.6.- Directiva 2003/59/CE: formación continua.

Al igual que has visto en el punto anterior, la **formación continua** también se recoge en el artículo 3 de la directiva.

Pero es en los artículos 7 y 8 donde se recoge el CAP de la formación continua.



La formación continua consiste en una formación que permite a los profesionales que se les exige la cualificación inicial como a aquellos que están exentos actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización del consumo de carburante.

Esta formación se imparte por centros de formación autorizados, quién diligenciará ante las autoridades la expedición de un CAP acreditativo de esta formación continua.

¿Es obligatorio obtener este CAP?

Si, de hecho en el artículo 8 de la directiva, se indica que deberán seguir por primera vez formación continua todos aquellos profesionales que obtuvieron el CAP acreditativo de cualificación inicial antes de 5 años desde que se expidió el CAP de cualificación inicial.

También han de realizar la formación continua todos los profesionales que estaban exentos de obtener el CAP de cualificación inicial por estar en posesión de los permisos de conducción antes de la entrada en vigor de esta norma.

De la misma forma que en el plazo de 5 años desde la obtención del CAP de cualificación inicial hay que realizar formación continua, habrá que volver a hacerlo trascurridos otros cinco años desde que se realizó la última formación continua.

Si un conductor o conductora hubiese obtenido el CAP acreditativo de cualificación inicial y después deja de ejercer la profesión sin haber realizado la formación continua, ha de seguir un curso de formación continua antes de reanudar el ejercicio de la profesión.

Para saber más

En este enlace puedes ver una presentación sintetizada sobre la [Directiva 2003/59/CE](#) de la Asociación del Transporte por carretera.

Autoevaluación

Según la normativa vigente cada cinco años hay que realizar alguna actividad de formación continua, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Muy bien, esta pregunta era bien sencilla.

No es correcta, repasa un poco mejor los contenidos y vuelve a intentarlo después.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

2.7.- Acceso a la profesión.

Ya conoces la LOTT, y seguro que recuerdas que regula la mayor parte de los aspectos relacionados con el transporte terrestre, ¿verdad?

Pues esta ley también regula las condiciones para el ejercicio del transporte y las exigencias en materia de acceso a la profesión, además de las directivas europeas como la que acabas de ver.



Según la LOTT, el transporte público por carretera, así como las actividades auxiliares y complementarias del mismo, únicamente pueden ser llevados a cabo por las personas que reúnan unos requisitos.

¿Cuáles son estos requisitos?

Aunque los desarrollaremos un poco más en el siguiente punto, los **requisitos** son:

- ✓ **Personalidad:** Ser persona física (sin poder otorgarse se forma conjunta a más de una persona) o persona jurídica que sea sociedad mercantil o cooperativa de trabajo asociado.
- ✓ **Tener nacionalidad de un estado miembro de la UE.** También pueden ejercerlo personas que no sean españolas si existe un Tratado o Convenio Internacional suscrito por España en el que se les reconozca este derecho en régimen de reciprocidad.
- ✓ **Capacitación Profesional.**
- ✓ **Capacidad Económica.**
- ✓ **Honorabilidad.**

Cuando la empresa cumple todos estos requisitos puede solicitar las autorizaciones o tarjetas que permiten el desempeño de la actividad profesional o empresarial.

Están exentas de cumplir estos requisitos, las actividades de transporte privado complementario, las actividades de arrendamiento de vehículos y la actividad de transporte público, en un vehículo dedicado a transportar un grupo electrógeno fijo, constituyendo éste el uso exclusivo del vehículo.

En el siguiente punto vamos a desarrollar un poco más alguno de estos requisitos.

Para saber más

Conocer la LOTT es fundamental para cualquier persona que trabaje en el sector del transporte terrestre. Lógicamente con esto no me refiero a que te aprendas la ley entera, sino a que sepas manejarla, conozcas su articulado consolidado, qué es lo que recoge y tengas presente sus modificaciones. Para ello puedes consultarla a través del siguiente enlace:

LOTT. *(Texto consolidado que hace referencia a la [Ley 9/2013](#))*

2.8.- Requisitos de acceso a la profesión.

La **capacitación profesional** (CAP) ya la hemos comentado ampliamente en esta unidad. Como sabes el certificado puede ser de mercancías o de viajeros.

Los certificados de capacitación son expedidos por la Administración de transporte competente (Ministerio de Fomento o las Comunidades Autónomas, según el caso), quedando inscrita la persona titular en el Registro General de Transportistas.

Para obtener la capacitación profesional no es imprescindible formación académica alguna (solo se tendrá que demostrar ante la Administración la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista, es decir, aprobar los exámenes de capacitación).

Para el cumplimiento de la capacitación profesional correspondiente al ejercicio de las actividades de transporte, todas las empresas deberán tener al frente de la misma, a una persona con título o certificado de capacitación profesional, el cual debe aportar su capacitación profesional a dicha empresa.

Una misma persona no puede capacitar profesionalmente al mismo tiempo a más de una empresa, salvo en el supuesto de empresas cuyo capital pertenezca en más de un 50% a un mismo titular.

En los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que viene ejerciendo la dirección efectiva y cumpliera el requisito de capacitación profesional, dicha empresa podrá continuar su actividad durante un plazo máximo de 6 meses, aún cuando la persona que de forma efectiva dirija su actividad no cumpla el requisito de capacitación profesional. Este plazo será de hasta 1 año en el caso de que se trate de un empresario o empresaria individual y sean los herederos quienes continúen con la actividad.

En cuanto al requisito de **capacidad económica** consistirá en disponer de los recursos financieros y materiales y humanos necesarios para garantizar la correcta puesta en marcha y la buena gestión de la empresa.



Las empresas que realicen transporte de mercancías deberán disponer de un capital desembolsado y de reservas de, al menos, 9.000 euros cuando utilicen un solo vehículo, a los que se añadirán 5.000 euros más por cada vehículo adicional. En el caso de las agencias, transitarios y almacenistas distribuidores será un importe único de 60.00 euros. Esto se acredita mediante fotocopia de la declaración de patrimonio si es persona física o de un certificado del secretario adjuntando un balance si se trata de una empresa. También es válido un certificado bancario.

Por último en cuanto al requisito de la **honorabilidad**, el titular y las personas que efectivamente dirijan la empresa han de acreditar que no han perdido la condición de honorabilidad por alguna de estas causas:

- ✓ Haber sido condenadas por sentencia firme, por delitos dolosos (no los considerados culposos, como es por ejemplo el delito de imprudencia) con pena igual o superior a seis meses. Para recuperar la honorabilidad tiene que extinguirse la responsabilidad penal.

- ✓ Haber sido condenadas, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido, durante el tiempo por el que se hubiere impuesto la pena.
- ✓ Haber sido sancionadas de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transporte.
- ✓ Incumplimiento grave y reiterado de las normas fiscales, laborales, de seguridad social, seguridad vial o medio ambiente.

Autoevaluación

Todas las empresas transitorias han de disponer de un capital mínimo por vehículo de 5000 euros para cumplir con el requisito de capacidad económica. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, repasa los contenidos mejor y después vuelve a intentarlo.

Correcta. Efectivamente la afirmación es falsa, ya que los transitorios han de acreditar un único importe de al menos 60.000 euros.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.9.- Acceso al mercado de transporte de mercancías.

Una cosa es el acceso a la profesión (que ya hemos visto), y otra cosa diferente es el acceso al mercado.



En España, para acceder al mercado de transporte, es decir, para la realización de transporte por carretera, será necesaria la obtención del correspondiente **título habilitante**, es decir la autorización o tarjeta.

El titular de las **autorizaciones administrativas de transporte público** puede ser cualquier persona física o jurídica, siempre que reúnan determinadas condiciones de capacitación profesional, honorabilidad, capacidad económica (que ya conoces), pero además ha de cumplir una serie de requisitos:

El primero se refiere al cumplimiento de las obligaciones fiscales, exigidas por la legislación vigente. Es decir, estar dado de alta en el censo de obligados tributarios, haber presentado las declaraciones por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas o de Sociedades y las declaraciones por el Impuesto el Valor Añadido y no existir deudas con el Estado o la correspondiente Comunidad Autónoma en período ejecutivo en relación con estos tributos.

Además de las obligaciones fiscales, también ha de cumplir con las obligaciones laborales y sociales exigidos por la legislación vigente. A esto nos referimos con estar inscrito en la Seguridad Social y, en su caso, si se trata de un empresario individual, afiliado y en alta en el régimen que corresponda, haber dado de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda a los trabajadores que presten servicio en su empresa y haber presentado los documentos de cotización y estar al corriente en el pago de las deudas correspondientes a las cuotas de la Seguridad Social.

Otro requisito está relacionado con el número mínimo de vehículos que en cada caso corresponda con arreglo a lo establecido en la legislación vigente, en propiedad,usufructo o leasing, pero en ningún caso por cesión o préstamo.

Y por último, tendrá que disponer de un número de conductores y conductoras provistos de permiso de conducción de clase adecuada, igual o superior al 80 por 100 del número de vehículos del que disponga la empresa, durante al menos, 6 meses completos de cada año natural redondeándose por defecto a la unidad el número de conductores resultante. No obstante cuando la cifra resultante fuese inferior a uno la empresa deberá disponer de, al menos, un conductor o conductora. Los referidos conductores deberán figurar en la plantilla de la empresa en situación de alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social.

Las Empresas autorizadas a la realización de transporte, deberán realizar siempre la **inscripción en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte**.

¿Y qué características tienen las autorizaciones?

Ya sabemos qué tipo de empresas necesitan de las autorizaciones administrativas que

habiliten para la realización de transportes de mercancías, estas autorizaciones son para la empresa, no para el personal conductor o transportista.

Ahora vamos a ver qué **características** tienen estas autorizaciones: Se expedirán tantas copias certificadas de la autorización como vehículos a los que se refiera la misma, en estas copias certificadas deberá figurar necesariamente el número de matrícula del vehículo al que concretamente se encuentre referida la autorización, pero no tiene por qué constar la MMA del vehículo. Las autorizaciones no tienen de plazo de validez, aunque se tienen que visar cada dos años.

Autoevaluación

Una empresa con 18 vehículos deberá contar con al menos 15 permisos que permitan conducir esos vehículos, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Efectivamente ese es el número mínimo de permisos de conducción.

No es correcta, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo después.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

2.10.- Exenciones.

Pero no en todas las ocasiones es necesario contar con una autorización.

Existen una serie de tipos de transporte de mercancías por carretera y vehículos que no necesitan autorización de transporte:

Los tipos de transporte que no necesitan autorización son:

- ✓ Transportes privados complementarios que se realicen en vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive.
- ✓ Transportes privados particulares, definidos por la LOTT y sus modificaciones, y realizados en vehículos ligeros. Los transportes privados.
- ✓ Transporte público discrecional de mercancías realizado con vehículos de hasta 2 toneladas de peso máximo autorizado.
- ✓ Los transportes públicos o privados realizados en vehículos de menos de 3 ruedas.
- ✓ Transportes fúnebres realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- ✓ Transportes de basuras e inmundicias realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- ✓ Transportes de dinero, valores y mercancías preciosas, realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- ✓ Transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, y en particular de catástrofes naturales.
- ✓ Transportes que se realicen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas al transporte terrestre.



Y los vehículos que tampoco la necesitan y por lo tanto constituyen una excepción a la norma son:

- ✓ Vehículo que lleve exclusivamente y de forma inseparable, maquinaria de sondeo de terrenos, constituyendo ésta el uso exclusivo del vehículo.
- ✓ Vehículos que lleven unidos de forma permanente, y siendo además el uso exclusivo del vehículo, grupos electrógenos.
- ✓ Vehículos que lleven unidos de forma permanente, y siendo además el uso exclusivo del vehículo, grúas de elevación.
- ✓ Vehículos oficiales que utilice la Administración. Pero no en todas las ocasiones es necesario contar con una autorización.

Para saber más

Hasta ahora has visto las titulaciones para el transporte de carretera. Pero ¿y en el transporte marítimo? En el siguiente enlace podrás encontrar qué titulaciones se requieren para el transporte marítimo:

[Titulaciones Marina Mercante.](#)

2.11.- Tipos y visado de autorizaciones.

Una vez que sabemos qué es una autorización y qué transportes y vehículos están exentos de ella, vamos a ver qué **tipos de autorizaciones** existen, y por lo tanto se necesitan.

Podemos dividir las autorizaciones en dos grupos en función del servicio que prestan: las de transporte público (MDL y MDP) y las de transporte complementario (MPC). El transporte privado no necesita de autorización.

Las autorizaciones de transporte público pueden ser para el transporte de vehículos ligeros (autorización MDL) o para vehículos pesados (autorización MDP).

Autorización o tarjeta MDL: autorización de transporte público que habilitan exclusivamente para la realización de transporte en vehículos ligeros, así como sus copias certificadas (Vehículo ligero: MMA menor o igual a 6 toneladas o carga útil no superior a 3,5 toneladas).



Autorización o tarjeta MDP: autorización para vehículos con una MMA de más de 6 toneladas y carga útil de más de 3,5 toneladas. Las cabezas tractoras tienen siempre la consideración de vehículos pesados.

En el caso de transporte complementario (**autorización o tarjeta MPC**), las empresas que las soliciten deberán justificar la necesidad de realizar el transporte. Para ello la administración regula lo siguiente:

- ✓ El volumen de transporte autorizado a la empresa deberá ser acorde con el volumen de mercancías adquiridas y producidas por la empresa, así como con el número de sus clientes y proveedores.
- ✓ La empresa deberá acreditar que está dedicada a una finalidad principal distinta de la de transporte de mercancías.
- ✓ La empresa deberá acreditar encontrarse al corriente de sus obligaciones fiscales, laborales y sociales.
- ✓ Las autorizaciones serán de ámbito nacional.
- ✓ No se distingue entre vehículos ligeros y pesados.

Como hemos dicho antes, aunque las autorizaciones no tienen plazo, sin embargo sí **es necesario visarlas cada dos años**, para comprobación por parte de la Administración de que las condiciones con las cuales se entregaron siguen existiendo.

La realización del visado de las autorizaciones dará lugar a la expedición de una nueva tarjeta que sustituirá a la correspondiente al período inmediatamente anterior.

Para el visado de las tarjetas es necesaria certificación de estar al corriente en las obligaciones fiscales y sociales. Además se pide la siguiente documentación:

- ✓ DNI, NIF o CIF.
- ✓ Permiso de circulación del vehículo.
- ✓ Ficha técnica con ITV en vigor.
- ✓ Tarjeta del año anterior.

Para saber más

Para saber más sobre el proceso de obtención de las tarjetas MDL y MDP puedes verlo cómo se hace en la Comunidad de Madrid en el siguiente enlace. Puede servirte de orientación a cómo se hace en tu comunidad autónoma:

[Tarjetas MDL y MDP.](#)

2.12.- Acceso al mercado del transporte internacional.

Aunque el transporte internacional es muy similar al nacional o interno, existen algunas diferencias en cuanto a autorizaciones. Vamos a verlas.



El transporte internacional de mercancías por carretera se considera siempre discrecional y la normativa que regulará un servicio de transporte internacional serán las legislaciones de los países respectivos por donde discurre el transporte y los acuerdos internacionales suscritos.

Otro punto importante en el estudio del transporte internacional es el sistema de autorizaciones establecidas para poder realizarlo:

- ✓ La persona transportista tiene que estar autorizada por la Administración Española.
- ✓ Deberá tener también autorizaciones, en la mayoría de los casos, de los países extranjeros por los que se realiza el transporte.

El Ministerio de Fomento, a través de la **Dirección General de Transportes Terrestres (D.G.T.T.)** es quién otorga estas autorizaciones.

La habilitación genérica para la realización de transportes públicos internacionales en vehículos pesados que se encuentran liberalizados es la inscripción registral (**RETIM**).

Cuando un empresario o empresaria solicita autorizaciones para realizar transporte internacional de mercancías con vehículo trailer, la parte del vehículo a la que le corresponde la autorización es al vehículo tractor.

¿Pero que es el RETIM?

El RETIM es un registro en el que las empresas y cooperativas que pretendan realizar transporte público internacional de mercancías en vehículos pesados deberán inscribirse cumpliendo los siguientes requisitos:

- ✓ Capacitación profesional para el ejercicio para el ejercicio de la actividad de transporte interior e internacional de mercancías.
- ✓ Ser titular de al menos una autorización de transporte interior público de mercancías de ámbito nacional referida a un vehículo pesado.

El RETIM recoge una serie de datos, lógicos, para identificar a la empresa. Estos datos son:

- ✓ La denominación social de la empresa y su NIF o CIF.
- ✓ Relación de autorizaciones de transporte público para vehículos pesados, con capacidad de tracción propia, de los que sea titular.
- ✓ Nombre y NIF de las personas a través de las que se cumpla el requisito de capacitación profesional.
- ✓ La relación de autorizaciones de transporte internacional, así como, en su caso, de las copias legalizadas de aquellas de que en cada momento disponga.

Para realizar servicios de transporte privado complementario internacional con vehículos pesados, no es preciso darse de alta en el RETIM.

Para saber más

Para saber más sobre las autorizaciones bilaterales de transporte puedes consultarlo en el siguiente enlace:

[Autorizaciones bilaterales.](#)

2.13.- Autorizaciones.

En función de su origen (convenio internacional o la organización internacional que las hace surgir) las autorizaciones se pueden clasificar en bilaterales (entre dos países) o multilaterales (entre varios países).



Las autorizaciones **bilaterales**, como hemos dicho son fruto de un acuerdo entre dos países. Autorizan para realizar un transporte de mercancías por carretera entre España y el país con el que se haya concertado el Convenio correspondiente, para realizar transporte entre el Estado firmante del Convenio y España, y para realizar un transporte en tránsito a través del país con el que se haya concertado el Convenio.

En cuanto a las autorizaciones **multilaterales** son aquellas que habilitan para realizar transporte hacia o desde cualquier Estado miembro de la organización internacional que encomienda a España su distribución o permiten el tránsito a través de ellos.

Podemos encontrar dos tipos: la CEMT y las licencias comunitarias.

Las autorizaciones **CEMT** consisten en un cuadernillo de cartulina verde, con sello en seco de la CEMT.

- ✓ Se anotan tanto los recorridos en carga como los recorridos en vacío.
- ✓ Permite efectuar toda clase de servicios de transporte entre cualquiera de los Estados miembros de la CEMT, es decir, se pueden utilizar para un número ilimitado de viajes durante su vigencia.
- ✓ Hay que solicitar su renovación del 10 al 20 de noviembre de cada año.
- ✓ Además la empresa titular de la autorización debe ser propietaria del vehículo tractor.

En cuanto a las **licencias comunitarias**, se expiden a nombre de un transportista y no podrán ser transferidas por el titular a terceros.

- ✓ Se concede una licencia comunitaria a cada una de las empresas inscritas en el RETIM y la dirección General expedirá tantas copias legalizadas de la licencia comunitaria como le solicite la empresa de la misma, hasta un número igual al de autorizaciones de transporte interior público que tenga inscritas en el RETIM.
- ✓ Se expiden por un plazo de validez de 5 años, y hay que solicitar su renovación al menos 2 meses antes de su vencimiento.

Para saber más

Ya hemos visto lo que son las autorizaciones CEMT. Para saber un poco más sobre este tipo de autorizaciones puedes hacerlo en el siguiente enlace:

[CEMT.](#)

2.14.- Transporte de mercancías peligrosas.

Hay mercancías que requieren de unas autorizaciones especiales. Estas mercancías son las peligrosas, las perecederas y los animales vivos.

En este punto trataremos las autorizaciones y documentación necesarias para el transporte de mercancías peligrosas, que para su traslado necesita estar amparado, por un convenio internacional denominado ADR.



El acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, más conocido como ADR, es un conjunto de reglamentos de carácter internacional y nacional que regulan tanto el transporte de mercancías peligrosas por carretera, como las condiciones relativas a la fabricación de vehículos que transportan dichas sustancias.

Para transportar mercancías peligrosas, necesitamos cumplir con unos requisitos determinados en cuanto a documentación y certificados. Vamos a verlos.

Los **documentos que el conductor o conductora de un vehículo que transporta mercancías peligrosas debe tener** en todo momento a disposición de la autoridad o sus agentes en caso de que se lo soliciten, con relación a sí mismo, son el permiso de conducir, el DNI o pasaporte y la autorización especial para conducir mercancías peligrosas (ADR) expedida por la Jefatura Provincial de tráfico.

Además ha de contar (como para cualquier otro transporte) el permiso de circulación, la tarjeta de transporte y el seguro obligatorio.

En cuanto a los **documentos y certificados específicos**, este transporte ha de contar con un certificado de aprobación. Los vehículos que se dediquen al transporte de mercancías peligrosas deben someterse a inspecciones técnicas, para verificar que corresponden a las disposiciones legales existentes para el transporte de esta especial tipo de mercancía. Este certificado debe ser conforme al modelo que figura en el ADR.

Otro documento necesario es el de **homologación del tipo de vehículo**. Los vehículos nuevos y sus remolques deben ser aprobados para el transporte de mercancías peligrosas por lo que deben poseer, como establece el convenio ADR una homologación de tipo otorgada por la autoridad competente.

En ocasiones, también es necesario un **certificado de limpieza**. Este certificado de limpieza es exigible para el transporte de cisternas, y cuando se ha realizado un transporte a granel de mercancías peligrosas. No será exigible en el caso de que el siguiente cargamento sea de la misma materia o compatible con la anteriormente transportada.

Por último, en cuanto a la mercancía, ha de contar con la **carta de porte** (en la que se refleja el contrato de transporte) y una **ficha de seguridad** en función del tipo de mercancía (puede sustituirse por unas instrucciones escritas).

Autoevaluación

El documento ADR es un documento para mercancías peligrosas que autoriza a un conductor a transportar cualquier vehículo adaptado para ello aunque no esté homologado, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, repasa los contenidos y después vuelve a intentarlo.

Correcta. Muy bien, esta afirmación no es verdadera ya que el vehículo ha de estar homologado.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.15.- Transporte de mercancías perecederas y animales vivos.

Por **mercancías perecederas** entendemos productos alimenticios cuyo transporte requiere unas condiciones y medios especiales.

Según la Reglamentación Técnico Sanitaria sobre **Condiciones Generales de Transporte Terrestre de Alimentos y Productos Alimentarios a Temperatura Regulada**, para estas mercancías, se considera duración

del transporte al tiempo transcurrido entre el momento de finalizar la carga de un vehículo y el momento de iniciar su descarga (aunque el vehículo no esté en movimiento).



El **transporte en régimen de refrigeración o congelación** de los distintos tipos de productos alimenticios debe realizarse en función de las temperaturas máximas establecidas por la normativa aplicable a cada uno de los productos. En el caso de los productos bajo temperatura dirigida, la temperatura del transporte para la generalidad de los productos congelados deberá ser inferior o igualar a -12°C , siendo recomendable a -18°C . En el caso de la carne congelada, la temperatura de transporte ha de ser igual o inferior a -14°C .

Para este tipo de transporte se requiere que los vehículos destinados al transporte de perecederos correspondan a tipos aprobados y homologados por el Ministerio de Industria y Energía y que disponga de un certificado de autorización especial expedido por el órgano competente de la Administración Pública.

Además de las inspecciones periódicas generales de la ITV deben someterse a inspecciones periódicas, por lo menos una vez cada 6 años o con mayor frecuencia si lo establece el certificado de autorización especial.

En cuanto al transporte de animales vivos, también está sometido a autorización administrativa, siempre que la distancia sea superior a 50 kilómetros.

Para realizar el transporte de animales vivos los conductores deberán contar con **formación específica o experiencia en los animales a transportar**, utilizar medios de transporte adecuados para cumplir las exigencias de la normativa al respecto, y elaborar un plan de viaje para el caso de exportación o viaje que dure más de 8 horas, en el que se incluirá, entre otros datos, los puntos posibles de parada o de trasbordo.

En cuanto a la documentación, es imprescindible llevar la **documentación relativa a controles fitosanitarios y veterinarios**, tanto en el caso de transporte nacional como internacional.

Además, es obligatorio elaborar un **plan de viaje** para el caso de exportación o de que el viaje dure más de 8 horas.

Por último, es imprescindible que durante su transporte, los animales estén identificados y además estén acompañados de la documentación que permita conocer su origen, su propietario, y lugar y fecha de salida y destino.

Autoevaluación

Cuando se realiza un transporte de un producto cárnico congelado, el vehículo ha de mantener la temperatura de la carga a -14°C , ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Efectivamente esta es la temperatura a la que debe transportarse.

No es correcta, repasa lo contenidos e inténtalo después.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

3.- Seguridad y situaciones de emergencia.

Caso práctico

Fernando y María ya tienen todo en orden. Todos los trabajadores tienen la formación adecuada, la documentación en regla, permisos y certificados.



María piensa que es importante que además de la experiencia, todos los trabajadores conozcan la normativa que se aplica en materia de seguridad, pero no solo la normativa, sino también cómo manejar diferentes situaciones de emergencia.

Para ello contarán de nuevo con **Carlos**, que además de ser titulado superior en Transporte y Logística, durante el tiempo que trabajó en Transportes Giralda, fue responsable de Seguridad.

¿Qué normas tendrán que cumplir los conductores en el desempeño de su trabajo? ¿Qué recomendaciones sobre formas de comportarse ante situaciones críticas hará **Carlos** a sus compañeros?

Durante el desempeño del trabajo de transporte de personas o mercancías, se pueden dar muchas situaciones en las que contar con elementos de seguridad (de diferente tipo) puede ser determinante, aunque pueda parecer extremista, para salvar la vida.

Desde hace años, las normas de seguridad son cada vez más estrictas, y las diferentes administraciones públicas han desarrollado un conjunto de normas para conseguir reducir el número de accidentes.

Por ejemplo, la Directiva 2001/85/CEE sobre disposiciones especiales aplicables a los autobuses o el reglamento 107 CEPE/ONU relativo a las homologaciones de vehículos de la categoría M2 y M3 (autobuses).

Además los vehículos cuentan cada vez con más dispositivos (y mejor diseñados) que consiguen aumentar la seguridad y evitar situaciones de emergencia.

Vamos a verlos en los siguientes apartados.

3.1.- Seguridad activa.

Seguro que eres consciente de la importancia de la seguridad en la carretera. Los profesionales del transporte necesitan contar en su trabajo con estos elementos como algo imprescindible.

Por elementos de seguridad activa nos referimos a una serie de dispositivos sobre los que el conductor puede actuar directamente. Por lo general están destinados a corregir errores y sobre todo a reducir los riesgos de accidente.



Podemos agrupar estos elementos en cuatro grupos:

Neumáticos.

Son uno de los elementos del vehículo que mayor importancia juegan en la seguridad. A través de ellos se transmiten todos los esfuerzos de aceleración, frenado y variación de la trayectoria.

Por esta razón es importante vigilar su estado para conseguir la máxima fiabilidad y agarre.

La seguridad de los neumáticos se ven complementada con el control de presión y el calibrador electrónico de neumáticos.

Sistemas de frenado.

Cualquier sistema de frenada tiene como función disminuir la velocidad sin variar la trayectoria, y hacerlo en la menor distancia posible.

La mayoría de los vehículos ya cuenta con frenos de disco en todos los ejes que proporcionan un mejor resultado en el tiempo y distancia de frenado. Además de sistemas de freno ABS.

Además existen vehículos con sistemas de frenado auxiliares como los retardadores, el freno motor y el freno eléctrico.

Sistemas de suspensión.

Muchas veces hablamos de suspensión sin saber exactamente qué es. La suspensión es la unión entre el chasis y los neumáticos, y sirve para asegurar el contacto permanente del neumático a la calzada, distribuir la presión ejercida sobre la misma y reducir el desplazamiento de masas y del centro de gravedad. Con ello se consigue mejorar la estabilidad y el agarre del vehículo, aumentando el confort, pero sobre todo aumentando la seguridad.

Otros sistemas de seguridad activa.

Además de los sistemas de seguridad que ya hemos comentado, muchos vehículos disponen de otros sistemas complementarios de seguridad.

Por ejemplo, muchos autobuses disponen de un sistema denominado Hill Hold (ayuda en pendiente) para evitar el retroceso inicial en desniveles, el Cruise Control (control automático de velocidad) que permite terminar de subir una pendiente con la propia inercia del vehículo, o el control de estabilidad, que es especialmente útil ante excesiva velocidad

en la toma de las curvas.

Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar un vídeo con información sobre las diferencias entre seguridad activa y pasiva:

Seguridad Activa y Pasiva



[Resumen textual alternativo](#)

3.2.- Seguridad preventiva y pasiva.

De la misma forma que hay elementos de seguridad pasiva, hay otros que nos ayudan a prevenir situaciones de riesgo. Son los elementos de **seguridad preventiva**.

Uno de los más importantes y que gracias a la tecnología facilita mucho el trabajo de los profesionales del transporte es el GPS. Es un sistema de posicionamiento que sirve al conductor de ayuda para decidir trayectos, itinerarios, etc.



Además de este elemento podemos apuntar los sistemas y elementos de iluminación, que ayudan a tener una mejor visión de la calzada. Por ejemplo las lámparas de descarga (con luz blanca azulada) simulan una luz diurna y permiten apreciar mejor los contrastes y los colores, con lo que retrasan la fatiga visual durante la conducción nocturna.

Otros elementos son los sistemas de climatización automática que ayudan a reducir la aparición de la fatiga y la somnolencia y la insonorización acústica que ayudan a mantener la atención.

En cuanto a la **seguridad pasiva**, son elementos que no requieren de ninguna intervención por parte del conductor, actuando solo cuando son necesarios.

¿Cuáles son estos elementos de seguridad pasiva?

En realidad, seguro que muchos de ellos ya los conoces, pero otros son muy específicos de determinados vehículos:

- ✓ Cinturones de seguridad.
- ✓ Pretensores de cinturón.
- ✓ Reposacabezas.
- ✓ Asientos ergonómicos.
- ✓ Sistemas anti-incendios.
- ✓ Dispositivos anti-empotramiento.

En realidad hay muchos más. Como vimos en la primera unidad, existen muchos tipos de vehículos, y eso hace que también haya muchos elementos adaptados a cada uno de esos vehículos (refrigerados, capitonés, jaulas...).

Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar información interesante sobre cómo el GPS puede ayudar a los profesionales del transporte terrestre, convirtiéndose en un elemento no solo de ayuda a la gestión, sino también a la seguridad:

[GPS en el transporte terrestre.](#)

3.3.- Conducción preventiva.

Hasta ahora has podido conocer elementos y dispositivos que mejoran la seguridad del conductor de un medio de transporte por carreteras.

¿Pero no crees que además de estos elementos, la seguridad también esté en la forma de conducir?



La respuesta es clara. Sin dudar lo la forma de conducir es un elemento más de seguridad, y de los más importantes. A esta **forma de conducir de forma vigilante y adecuada** se le denomina conducción preventiva.

La técnica para una conducción preventiva se apoya en tres pilares fundamentales: la observación, la anticipación y el dominio del espacio. Empleando estas técnicas de forma correcta, estaremos llevando a cabo una conducción preventiva.

Cualquier profesional, incluso cualquier conductor o conductora no profesional, cuando obtiene el permiso de conducción aprende unos conceptos y técnicas (ya hemos hablado en esta unidad de las normas de circulación), que persiguen aumentar la seguridad en la circulación y contemplan tanto los comportamientos y aptitudes del conductor, como los posibles errores o imprudencias de los demás usuarios de la vía.

Las recomendaciones más básicas hacen referencia a la forma de circular, a la atención a otros usuarios de la vía (especialmente peatones), o cuando se realizan maniobras.

Aunque hay que practicar una conducción preventiva en todas las situaciones, hay que tener un especial cuidado y estar más alerta en situaciones de condiciones climáticas adversas, cuando se realizan adelantamientos, en vías estrechas, cuando se circula por carriles adicionales o en los estacionamientos.

De esta forma, a los elementos de seguridad del vehículo, se añade la seguridad que proporciona la conducción adecuada.

Para saber más

La conducción preventiva es muy importante como has podido comprobar en este punto. ¿Te gustaría saber algo más sobre conducción preventiva? En el siguiente enlace podrás encontrar información útil y muy interesante sobre la conducción preventiva:

[Conducción preventiva.](#)

3.4.- Carga, descarga y estiba de la mercancía.

Pero la seguridad no se ciñe solo al vehículo o a la forma de conducir.

Uno de los aspectos más importantes relacionados con la seguridad es el que se refiere a la carga y descarga de la mercancía.

Por **cargar** entendemos recoger y depositar mercancía en modo de transporte, y hay una serie de recomendaciones básicas que es conveniente cumplir:



- ✓ Nunca colocar mercancías pesadas sobre las ligeras.
- ✓ Las cargas de distintos embalajes deben ir separados por rellenos para evitar daños.
- ✓ El peso de la carga nunca debe exceder del peso máximo autorizado y del peso autorizado por eje.
- ✓ La carga no sobrepasará lateral o longitudinalmente al vehículo (salvo transportes especiales y casos especiales de carga indivisible). Es posible que la carga sobresalga de la proyección en planta del vehículo, si la carga es indivisible.
- ✓ No es conveniente un almacenamiento prolongado de la mercancía.

Para realizar las tareas de carga, debemos procurar que la carga no tape el campo de visión de la persona que conduce, ni las luces, indicadores de dirección, catadióptricos, ni las placas de matrículas y el signo distintivo del lugar de matriculación.

También es importante que después de una descarga parcial, la mercancía que continúe en el camión debe ser redistribuida, para que mantenga de nuevo la uniformidad.

En cuanto a la **descarga**, como norma general no está permitido realizar carga y descarga en la vía pública, solo se permitirá cuando no se tengan accesos adecuados a los locales y no se dificulte la circulación.

En el caso de un transporte de líquidos en una cisterna compartimentada las descargas se deben hacer de manera que no se comprometa el equilibrio del conjunto.

Pero además de cargar y descargar, la mercancía hay que colocarla y distribuirla adecuadamente, es decir, hay que **estibarla**, para lo que se ha de seguir una serie de reglas:

- ✓ Como regla general a la hora de la estiba debemos procurar que el centro de gravedad de la mercancía cargada sea lo más bajo posible.
- ✓ Si transportamos mercancía muy pesada esta debe estibarse tumbándolas sobre su lado de mayor superficie y distribuyendo su peso por medio de travesaños, soportes o plataformas.
- ✓ Cuando se transportan juntas mercancías pesadas y ligeras nunca deben colocarse las pesadas sobre las ligeras.
- ✓ En caso de carga parcial colocaremos la carga contra la pared delantera del vehículo.
- ✓ Los instrumentos que se utilicen en la estiba deben estar siempre con la tensión necesaria.

Autoevaluación

Quando distribuimos la carga en un vehículo tenemos que procurar que el centro de gravedad de la misma sea lo más bajo posible. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Efectivamente esta es la forma de estiba adecuada.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos e inténtalo más tarde.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

3.5.- Manipulación y transporte de la mercancía.

Una vez que la mercancía está descargada, o antes de cargarla y estibarla, la mercancía hay que manipularla, y también hay que conocer este proceso.



¿Sabes lo que es un palé?

Para manipular la mercancía se suele utilizar el palé, es decir una plataforma, normalmente de madera y de medidas normalizadas, que admite un peso máximo de 2000 kg.

A la hora de manipular los palés es común utilizar carretillas elevadoras, que ya vimos en la primera unidad.

Las dimensiones estándares de los palés son:

- ✓ Europalets: 0,80m. x 1,20m.
- ✓ Isopalet: 1,20m. x 1m.

En cuanto a las condiciones de seguridad en el transporte de la mercancía, como norma general, no se debe cargar nunca mercancía diversa cuando alguna de ella pueda verse afectada por la otra.

Hay mercancías con las que hay que tener especial cuidado, es el caso de los líquidos en el transporte con cisternas ya que pueden provocar el efecto ola al frenar, acelerar o tomar una curva.

Otro tipo de mercancías con los que hay que tomar determinadas precauciones son:

- ✓ Vehículos, deben estar inmovilizados y anclados.
- ✓ Productos sueltos y ligeros han de transportarse en vehículos cubiertos.
- ✓ Mercancías peligrosas, requieren de unos controles especiales antes, durante y después del traslado.
- ✓ Mercancías bajo temperatura controlada, ha de comprobarse el correcto funcionamiento de los sistemas de refrigeración o calefacción.

Para saber más

Hemos hablado de dos tipos de palés... pero no son los únicos, además la composición o materiales con los que están fabricados pueden ser muy diferentes. Para saber más tipos de palés, puedes visitar el siguiente vídeo:

Tipos de Palets



[Resumen textual alternativo](#)

3.6.- Procedimiento de actuación en caso de accidentes.

¿Sabes cómo hay que actuar en caso de accidente?

Esto es algo que no solo afecta a los conductores y conductoras, sino a todo el mundo.

La normativa actual establece que en caso de ser testigos de un accidente de tráfico, aunque no estemos implicados, estamos obligados a auxiliar y a solicitar auxilio para atender a las víctimas si las hubiese, pero además a prestar nuestra colaboración para evitar daños o peligros mayores y colaborar en el restablecimiento de la seguridad de de la circulación.



Esto es lo que se conoce como el **deber de socorro**, cuya omisión es un delito tipificado en el código penal.

¿Pero qué constituye delito?

Se considera delito no socorrer a personas desamparadas y en peligro manifiesto cuando se puede hacer sin riesgo propio ni para los demás, no solicitar auxilio ajeno con urgencia o darse a la fuga después de causar un accidente.

En caso de accidente existe un protocolo de actuación básico que consta de tres fases o pasos:

- 1.- Proteger.
- 2.- Avisar.
- 3.- Socorrer.

¿Quieres saber en qué consiste cada uno de ellos?, pasa el ratón por cada uno de los elementos del siguiente gráfico para ver en qué consisten:

[Resumen textual alternativo](#)

Para saber más

La técnica de proteger, avisar, socorrer es muy sencilla, pero seguro que viéndola comprendes mejor en qué consiste. En el siguiente vídeo se muestra un simulacro de accidente de tráfico en el que una persona sigue los pasos de esta técnica:



[Resumen textual alternativo](#)

4.- Tiempos de conducción y descanso.

Caso práctico

Carlos sabe que una de los equipos obligatorios en vehículos tanto de transporte de mercancías como de viajeros es el tacógrafo.



Aunque él sólo lo ha utilizado para obtener información, no diariamente porque no es conductor.

A **Carlos** le gustaría conocer un poco mejor el funcionamiento de este equipo de control de gran importancia en el desarrollo del trabajo de cualquier trabajador de este sector.

Carlos ya conoce la normativa que lo regula, ahora quiere aprender a utilizarlo.

Además de la normativa que regula el uso del tacógrafo también quiere conocer un poco mejor algo que le ayudará mucho a realizar su trabajo: la normativa que regula los tiempos de conducción y descanso.

Carlos, en su trabajo diario tiene que planificar rutas y asignar servicio, pero para poder realizarlo de forma adecuada necesita saber la disponibilidad de los conductores en lo que a tiempos máximos de conducción se refiere.

En la primera unidad estuvimos viendo todo lo relativo a las características de los vehículos y la normativa que es de aplicación en esos temas.

En esta unidad ya has visto la normativa que afecta al personal. Desde que comienza su actividad (contratos) hasta los requisitos, permisos y autorizaciones que son obligatorias para la prestación de servicios en el transporte por carretera.

Además ya conoces cuestiones tan importantes como las que afectan a la seguridad en el desempeño del trabajo de un conductor, es decir, cómo desempeñar ese trabajo.

Pero hay un aspecto más que es importante que conozcas en lo relacionado a las condiciones en las que se desarrolla el trabajo del transportista.

Nos referimos a los tiempos máximos de conducción permitidos, y los periodos de pausa y descanso que es obligatorio realizar.

En este punto también conocerás el instrumento de control de esos tiempos, el tacógrafo.

Vamos a ver todos estos temas.

4.1.- Regulación normativa.

Como en muchos de los temas relacionados con la actividad profesional del transporte, los tiempos máximos permitidos de conducción, las pausas y descansos obligatorios, o la utilización del aparato de control de todos ellos, tienen una regulación normativa.



Esta regulación, como en otras ocasiones es común en todos los estados miembros de la UE.

Antes de la entrada efectiva de España en la Unión Europea (que se produjo el 1 de enero de 1986), existían dos normas fundamentales que regulaban estos aspectos, el reglamento 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y el reglamento 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Con el tiempo y para adaptarse a las condiciones que la evolución del sector ha ido necesitando, se han publicado diferentes normas que modifican parcialmente el reglamento 3821/85, aunque sustancialmente no ha cambiado mucho. La principal modificación es la que se realizó mediante el reglamento 1360/2002 y se refiere a cuestiones técnicas del propio aparato de control.

Sin embargo el reglamento 3820/85 si que se ha visto derogado en su totalidad desde que en 2006 se publicó el reglamento 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

¿Entonces cuál es la normativa vigente?

Pues fundamentalmente, en cuanto a tiempos de conducción y descanso (y otros aspectos sociales), el reglamento 561/2006, y en cuanto al uso y características del aparato de control (tacógrafo) los reglamentos 3821/85 y el reglamento 1360/2002.

También hay una normativa relativa a los tacógrafos que es la Orden ITC/69/2010, de 18 de enero, por la que se desarrolla lo establecido en el artículo 10.7 del Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para la instalación, verificación, control e inspección de tacógrafos digitales.

Además hay alguna normativa a nivel estatal que regula también estos temas, aunque en realidad es una adaptación de la normativa europea, por ejemplo los tiempos de trabajo se regulan por el Real Decreto 1561/1995. Es importante señalar que, como veremos más adelante, una cosa es el tiempo de trabajo y otra el de conducción.

Para saber más

Para encontrar toda la información sobre la legislación que hemos visto en

este punto, puedes seguir el siguiente enlace del Ministerio de Fomento:

[Regulación europea y normativa sobre transporte terrestre.](#)

4.2.- Conceptos básicos.

Una vez que conoces cuáles son las normas que afectan a los tiempos (de conducción, de descanso, de trabajo...) y al uso del tacógrafo, necesitamos tener claros los conceptos que desarrollan esas normas.



El primero de estos conceptos es el de tiempo de trabajo... parece lógico, ¿verdad?

Sin embargo, en el sector del transporte el tiempo de trabajo, no siempre es el tiempo de conducción.

El **tiempo de trabajo efectivo**, es el conjunto de periodos en los que se permanece en el lugar de trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, sean o no de conducción.

Este tiempo es el que se desarrolla durante una jornada de trabajo, que según el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores no podrá superar en ningún caso las 12 horas diarias, que serán 10 horas en el caso de que el trabajo sea nocturno.

Pero en este sector, en ocasiones la jornada de trabajo tiene una distribución irregular, es decir, no todos los días se trabajan las mismas horas, ya que en el transporte de personas o mercancías por carretera hay que adaptarse a las condiciones de cada servicio concreto.

¿Hay algún requisito para **esta distribución irregular de la jornada**?

Efectivamente, para la distribución irregular de la jornada de trabajo hay que cumplir unos requisitos. Son los siguientes:

- ✓ No superar las 48 horas semanales de promedio en el cómputo cuatrimestral (ampliable hasta un máximo de 6 meses).
- ✓ El tiempo límite de trabajo será como máximo de 60 horas semanales.
- ✓ Ha de respetarse la duración máxima de la jornada ordinaria (según Estatuto de Trabajadores): no superar las 12 horas.
- ✓ Han de respetarse los periodos mínimos de descanso diario y semanal (que veremos en los siguientes puntos).
- ✓ Se contabilizan las horas trabajadas para uno o más empresarios, ya que la composición del sector del transporte hace que existan muchos profesionales que realizan su trabajo de forma autónoma o independiente.

El otro concepto importante es el **tiempo de presencia**.

Los tiempo de presencia son periodos en los que se está a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo (esperas, expectativas, guardia, viajes sin servicio, averías...).

También se consideran periodos de presencia, los distintos a las pausas y descansos, durante los que no se lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos, sin obligación de estar físicamente en el lugar de trabajo, pero si localizables y disponibles; los periodos de acompañamiento del vehículo en transbordador o tren; periodos de espera en frontera y los periodos de espera causados por prohibición de circulación.

Autoevaluación

Según el Estatuto de los Trabajadores, la duración máxima de la jornada es de 10 horas, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, inténtalo más tarde.

Correcta. Efectivamente no es verdadera, el Estatuto de los Trabajadores establece un máximo de 12 horas para la jornada laboral.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

4.3.- Definiciones básicas.

Una vez que conoces los conceptos básicos relativos a la jornada y el tiempo de trabajo, necesitamos conocer una serie de definiciones, que vienen recogidas en el reglamento 561/2006, y que nos servirán para comprender la aplicación de esta norma.



Estos conceptos son:

- ✓ **Conductor o conductora:** Es toda persona que conduzca el vehículo, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad. Por lo tanto conductor o conductora no solo es la persona que conduce el vehículo, sino en el caso de que el servicio (por las características de la mercancía o del vehículo) requiera de un segundo conductor o conductora, también se le denomina conductor o conductora aunque no conduzca en todo momento.
- ✓ **Pausa:** Es cualquier período que sirva exclusivamente para reposo del conductor o conductora, durante el cual no puede realizar ninguna actividad de conducción ni ningún otro trabajo.
- ✓ **Descanso:** Período ininterrumpido en el que el conductor o conductora puede disponer libremente del tiempo. Como ves es diferente a la pausa, ya que esta es como una parada para continuar después con el trabajo, y el descanso es para finalizar la jornada.
- ✓ **Otro trabajo:** Cualquier otro trabajo para la misma u otra empresa dentro o fuera del sector del transporte que no sea el de conducción.
- ✓ **Período de conducción:** Período acumulado desde que se empieza a conducir tras un período de descanso o de pausa hasta que se toma otro descanso o pausa.

Estos conceptos y definiciones que hemos visto son aplicables a cualquier servicio de transporte por carretera cuando se trate de vehículos destinados al transporte de viajeros y el vehículo tenga más de nueve plazas (incluido el conductor), y para los destinados al transporte de mercancías cuando la MMA de los vehículos (incluido el remolque o semirremolque) sea superior a 3,5 toneladas.

A pesar de esto, tanto el reglamento como el Real Decreto 640/2007, modificado por el [Real Decreto 1163/2009](#), establecen algunas excepciones.

Para saber más

Hemos hablado de las excepciones a la obligatoriedad del cumplimiento de los reglamentos: nº 165/2014 el Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, que se recogen en sus artículos 2 y 3, y también en el Real Decreto 640/2007 (artículo 2).

Para conocer el contenido de este Real Decreto puedes seguir el siguiente enlace:

[Real Decreto 640/2007.](#)

4.4.- Tiempos de conducción.

El periodo de conducción como ya sabes es el periodo acumulado desde que se empieza a conducir tras un período de descanso o de pausa hasta que se toma otro descanso o pausa.

Como ves, hay dos aspectos que hay que considerar dentro del periodo de conducción, la **conducción real** o efectiva, y las **pausas** que hay que realizar cada cierto tiempo.

Además, cuando hablamos de periodo de conducción, podemos referirnos a distintos supuestos: dentro de una misma jornada (denominado conducción ininterrumpida), la conducción a lo largo de una jornada (conducción diaria), el total de horas en una semana (conducción semanal) y el cómputo de horas de conducción en dos semanas consecutivas (conducción bisemanal).

Como norma general, el tiempo máximo de **conducción ininterrumpida** es de 4 horas y media. Después de conducir de forma ininterrumpida durante 4 horas y media, hay que respetar una interrupción mínima de 45 minutos, también ininterrumpidos.

¿Tiene que ser obligatoriamente 45 minutos seguidos?

No necesariamente. Según el artículo 7 del reglamento 561/2006, la pausa obligatoria de 45 minutos puede sustituirse por una pausa mínima de 15 minutos y otra de mínima de 30 minutos, intercaladas en el periodo de conducción ininterrumpida. A este tipo de pausa se le denomina pausa fraccionada.

En cuanto al cómputo del periodo de conducción dentro del total de la jornada de trabajo (**conducción diaria**), el tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de 9 horas, salvo dos veces a la semana que puede llegar hasta 10 horas.

El tiempo de **conducción semanal** no puede superar en ningún caso las 56 horas. Los tiempos de conducción diario y semanal de conducción incluyen todas las horas de conducción en el territorio nacional, comunitario o de un país tercero.

Después de conducir durante 6 días consecutivos hay que tomar un descanso semanal.

En cuanto al cómputo en el conjunto de dos semanas consecutivas (**conducción bisemanal**), según el artículo 6 del reglamento 561/2006, no puede exceder de 90 horas.

Por lo tanto, si te paras a pensar en lo que hemos visto, como resumen podemos decir, que como máximo se puede conducir seguido 4 horas y media, hasta un máximo de 9 horas al día (10 horas dos veces a la semana), y como máximo 56 horas a la semana, siempre que en dos semanas consecutivas no se conduzca más de 90 horas (por lo que si en una semana se conduce 56 horas, en la siguiente como máximo se puede conducir 34).



Autoevaluación

Un conductor o conductora puede fraccionar la pausa obligatoria de 45 minutos en tres periodos de 15 minutos siempre que se haga dentro del periodo máximo de conducción ininterrumpida de 4 horas y media, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos de tiempos de conducción e inténtalo más tarde.

Correcta. Efectivamente no es verdadera, se puede fraccionar pero al menos una de las fracciones ha de tener un mínimo de 30 minutos y la otra de 15 minutos, aunque se pueden hacer además de estas, otras pausas adicionales.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

4.5.- Tiempos de descanso.

Una vez que conoces los períodos de conducción, vamos a ver los de descanso (es importante no confundirlos con las pausas).

Al igual que ocurre con los periodos de conducción, cuando hablamos de periodo de descanso, diferenciamos entre el **diario**, el **semanal** y el **bisemanal**.

¿Y dentro de la misma jornada?

Dentro de la misma jornada no existe periodo de descanso denominado como tal, lo equivalente sería la pausa que ya has visto en el punto anterior.

En cada período de 24 horas (es decir en cada día) el conductor o conductora gozará de un tiempo de **descanso diario** mínimo de 11 horas consecutivas. A este tipo de descanso se le denomina **descanso normal**.

Alternativamente, es decir, cada dos semanas, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas. Es el denominado **descanso normal fraccionado**.

El reglamento permite que el descanso diario sea de un mínimo de 9 horas (denominado descanso semanal reducido). Este tipo de descanso puede tomarse un máximo de 3 veces a la semana. Si se toma de forma alternativa dentro de la semana no hay que recuperar las horas no tomadas, pero si se toma de forma consecutiva (tres días seguidos con un descanso de menos de 11 horas), las horas no tomadas como descanso tendrán que compensarse antes de que acabe la semana siguiente.

En cuanto al **descanso semanal**, este ha de ser de al menos 45 horas consecutivas (descanso semanal normal), aunque excepcionalmente se puede establecer un periodo de descanso semanal reducido de al menos 24 horas ininterrumpidas.

El descanso no tomado se compensará con uno equivalente ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana a la siguiente a la que se trate en el cómputo bisemanal.

Por lo tanto en el cómputo del periodo de **descanso bisemanal**, cada conductor o conductora tiene que tomar como mínimo dos períodos de descanso semanal normal, o un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas consecutivas.

En el caso de **conducción en equipo** (dos conductores), por cada periodo de 30 horas (conducidas entre ambos conductores) cada conductor o conductora ha de tomar un descanso diario mínimo de 9 horas con el vehículo estacionado.



Autoevaluación

Si un trabajador descansa una semana 40 horas, el mínimo que ha de descansar en la siguiente es de 45 horas, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente es correcta, puesto que las cinco horas de descanso semanal no disfrutado pueden recuperarse en la segunda o en la tercera semana del cómputo.

No es correcta, repasa bien los contenidos y vuelve a intentarlo más tarde.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

4.6.- El tacógrafo.

¿Has oído hablar del tacógrafo?

Es un aparato de control sobre tiempos de conducción y descanso, y como tal (es decir, por el control), preocupa y mucho a los profesionales del sector, porque al ser de uso obligatorio (tanto en transporte de mercancías como de viajeros) y registrar tiempos de conducción y descanso, en caso de incumplimiento se queda registrado y la infracción es motivo de sanción.



A modo de definición, podemos decir que el tacógrafo es el **aparato de control y registro automático de datos sobre la marcha de algunos vehículos y sobre los tiempos de trabajo y descanso de sus conductores**, es decir los que acabas de ver en los puntos anteriores.

Según el reglamento 3821/85, es obligatorio que el tacógrafo esté homologado. Esta homologación se solicita y presenta por el fabricante, y su instalación en cada vehículo ha de realizarse por únicamente por talleres o instaladores autorizados.

Solo se puede realizar la **instalación** de un tacógrafo en España en los talleres autorizados por las autoridades españolas.

En cuanto a la **obligación** de su instalación y uso, es importante que sepas que es obligatorio la instalación y uso del tacógrafo en todos los vehículos destinados al transporte de mercancías que circulen en carga o en vacío y tengan una MMA superior a 3,5 toneladas, y en los vehículos de transporte de viajeros de más de nueve plazas (incluida la del conductor) siempre y cuando no realicen servicios regulares de menos de 50 kilómetros.

La **inspección** y control del tacógrafo, y de las actividades que él recoge, se realiza por agentes, que pueden ser de la Guardia Civil o de la policía autonómica en el caso de Comunidades Autónomas que tengan transferidas estas competencias.

En caso de **avería** del tacógrafo, la empresa debe reparar el aparato por un instalador o un taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan. Si la avería del tacógrafo se produce en el curso de un viaje, la reparación debe ser efectuada en el camino, cuando el regreso a las oficinas centrales de la empresa esté previsto efectuarlo en un plazo superior a 1 semana.

Ya sabes lo que es un tacógrafo, pero ¿cuántos **tipos** de tacógrafos existen?

En realidad hay muchos modelos de tacógrafo, tantos como fabricantes, pero solo dos tipos: el analógico (también conocido como "de discos") y el digital (conocido como "de tarjeta").

Desde 2007, todos los vehículos nuevos tienen que llevar de forma obligatoria instalado el tacógrafo digital, pero aún existen vehículos más antiguos que disponen del analógico.

Ambos tipos recogen la actividad (descansos, pausas, velocidad, tiempo de conducción, etc.) mediante el almacenamiento de la información (digital) o impresión en discos de papel a través de unos símbolos o pictogramas.

Autoevaluación

En un vehículo cuya MMA es de 3,5 toneladas o más, solo tendrá que utilizar obligatoriamente el tacógrafo siempre que vaya con carga, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, inténtalo de nuevo después de repasar los contenidos.

Correcta. Muy bien, esta afirmación es falsa ya que cuando no va cargado también ha de utilizar el tacógrafo.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

4.7.- Símbolos y pictogramas.

Como has visto antes, en un tacógrafo, las diferentes actividades se recogen a través de pictogramas.

Los pictogramas son símbolos que indican qué tipo de actividad está realizando el conductor.

¿Cuántos pictogramas hay?

Dependiendo de si hablamos de tacógrafo digital o analógico, hay más o menos pictogramas, pero los básicos son cuatro que recogen la actividad en cualquier tipo de aparato de control.

¿Cuáles son esos pictogramas?

El **tiempo de conducción**. Se trata de un símbolo que representa un volante y sirve para indicar que el conductor o conductora ha estado conduciendo el vehículo durante el tiempo, distancia y velocidad que indique el tacógrafo para este símbolo.

El de **otros tiempos de trabajo**. Es un símbolo que representa dos martillos cruzados. Sirve para indicar otros trabajos realizados por el conductor/a, como la carga o descarga, el tiempo de repostar, etc.

El de **tiempo de disponibilidad**. Es un símbolo que representa un cuadrado cruzado. Se utiliza para indicar tiempos de espera, es decir, el período durante el cual los conductores no están obligados a permanecer en su puesto de trabajo, excepto para responder a posibles llamadas con objeto de emprender o de reemprender la conducción o de realizar otros trabajos. También el tiempo en que permanecerá al lado de otro conductor/a, durante la marcha del vehículo, o el tiempo en que se encuentran en una litera, durante la marcha del vehículo.

El de **pausas y los períodos de descanso**. Es un símbolo que representa una cama. Se utiliza para indicar la realización de las pausas obligatorias y los descansos diarios.



Para saber más

Ya sabes que hay dos tipos de tacógrafos. Muchos conductores prefieren el digital, otros el analógico. ¿Pero cuáles son las diferencias entre uno y otro? En el siguiente enlace podrás encontrar una comparativa entre ambos tipos

de aparato de control:

[¿Tacógrafo digital o analógico?](#)

4.8.- Tacógrafo analógico.

Una vez que conoces los conceptos más importantes del tacógrafo, como sabes hay de dos tipos así que vamos a ver el funcionamiento de cada uno de ellos.

Comenzaremos con el tacógrafo analógico, que aunque no se instala en ningún vehículo nuevo, como se comentó anteriormente, hay vehículos que aún disponen de él.



El tacógrafo analógico es un tipo de aparato de control que **registra la actividad mediante la impresión de unas marcas que indican la actividad realizada en unos discos de papel especial.**

Los discos están fabricados de un papel especial recubierto de una capa muy sensible. Unos dispositivos impresores llamados estiletos registran, por presión de manera continua en el anverso del disco, los gráficos que se hacen en función del tiempo.

El aparato dispone de un **conmutador**-selector que es un botón situado en la cara anterior del tacógrafo. Su posición arriba o abajo, a la izquierda o a la derecha del tacógrafo, permite al conductor o conductora situar los dispositivos registradores del tacógrafo según el tipo de actividad ejercida por el mismo (conducción, disponibilidad, descanso...).

Estos discos, también llamados hojas de registro tienen una **duración de 24 horas** y son personales de cada conductor o conductora, por lo que han de acompañar a éste y no al vehículo.

La empresa tiene la obligación de conservar las hojas registro durante un año, desde su utilización, a disposición de la Administración. El conductor o conductora tendrá que conservar en su poder y tener a disposición de los agentes de control que se lo soliciten, las hojas (discos) del día en curso y los 28 días anteriores.

Autoevaluación

Cuando un vehículo está equipado con el tacógrafo analógico, el conductor o conductora de dicho vehículo tendrá que conservar al menos los 24 discos u hojas de registro anteriores al día en curso para caso de inspección, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo después.

Correcta. Efectivamente no es verdadera, ha de conservar los 28 discos anteriores.

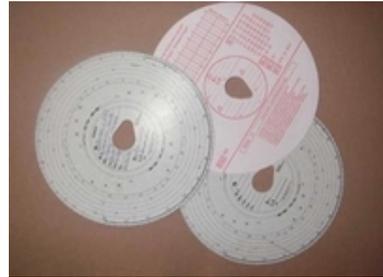
Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

4.9.- Discos.

Como acabas de ver, la hoja de registro o disco está concebida para recibir e imprimir registros.

El disco debe colocarse en el tacógrafo para que los dispositivos impresores del mismo inscriban ininterrumpidamente los diagramas de datos que deben registrarse.



El disco está dividido en sectores o franjas radiales de 24 horas y en zonas concéntricas en cada una de las cuales se recoge una información diferente.

¿Qué y cómo se hacen estos registros?

En el disco se recogen de forma automática los siguientes datos:

- ✓ Tiempo de descanso.
- ✓ Tiempo de disponibilidad.
- ✓ Tiempo de trabajo distinto a la conducción.
- ✓ Velocidad del vehículo.
- ✓ Distancia recorrida.
- ✓ Aperturas del aparato de control.

Además, según el modelo se puede registrar el consumo de combustible y los datos del cuentarrevoluciones.

Los registros se realizan mediante marcas de línea continua en las diferentes zonas concéntricas del disco, por ejemplo la zona más exterior recoge la velocidad y en la zona más interior se recoge la distancia.

Además en cada disco hay que cumplimentar a mano una serie de datos:

- ✓ Nombre y apellido del conductor o conductora.
- ✓ Lugar y la fecha en los que se hace cargo del vehículo.
- ✓ Matrícula del vehículo.
- ✓ Kilómetros que figuran en la lectura del cuentakilómetros.

Para saber más

El tacógrafo analógico, como ya sabes tiene una forma particular de registrar los datos de tiempos de conducción y descanso. En el siguiente enlace podrás encontrar un ejemplo muy claro de cómo se registran estos datos:

[Registro en el tacógrafo analógico.](#)

4.10.- Manejo del tacógrafo analógico.

Ahora vamos a ver cómo operar con el tacógrafo analógico.

Lo primero que hay que hacer, tal cual hemos indicado en el punto anterior, es cumplimentar los datos obligatorios a mano.



Después se coloca el disco ya cumplimentado en el tacógrafo y se cierra el aparato.

Hay que fijarse en que la luz roja que se enciende al abrir el aparato de control queda apagada, lo que indica que la operación se ha realizado correctamente. Si el vehículo está equipado con un **tacógrafo de un solo conductor o conductora**, éste abre la caja del tacógrafo, coloca el disco con el anverso hacia arriba, teniendo en cuenta la marca que permite su correcta colocación, y vuelve a cerrar la caja y la cerradura.

En el caso de que el vehículo lleve un **tacógrafo para dos conductores** pero hay un solo conductor o conductora, en caso de colocar un disco normal en el lugar del segundo conductor, lo deberemos sustituir cada cierto tiempo para evitar que el aparato se estropee.

Un aspecto muy importante es el control de la hora, es decir, que la hora que registra el tacógrafo, sea correcta.

Por último, se coloca el conmutador en la posición correspondiente a la actividad que vaya a desarrollar.

Cuando se termina el servicio o cuando se haya terminado la duración de la hoja registro, el conductor o conductora deberá sacar la hoja del tacógrafo y anotar manualmente en ella la fecha, lugar en el que se encuentra y el número de kilómetros que figura en el cuentakilómetros.

En caso de que el conductor o conductora no haya finalizado su servicio deberá rellenar una nueva hoja de registro antes de reiniciar su actividad.

Para saber más

Una vez más te recomiendo que visites la página web del Ministerio de Fomento, como ya sabes tiene información muy útil y práctica. En este caso en el apartado que explica el funcionamiento del tacógrafo analógico. Puedes consultar esta información en el siguiente enlace:

[Funcionamiento del tacógrafo analógico.](#)

4.11.- Tacógrafo digital.

Ya conoces como funciona el tacógrafo analógico, ahora vamos a ver qué es y cómo funciona el otro tipo: el tacógrafo digital.

El tacógrafo digital tiene la misma finalidad que el analógico, pero a diferencia de este, los datos se quedan registrados en el propio aparato (además de en la tarjeta del conductor o conductora).

Su uso es muy simple puesto que se basa en seguir las indicaciones que el propio aparato nos va dando e ir eligiendo la opción deseada en función de la actividad a realizar.

El dispositivo consta de tres elementos:

Una **unidad intravehicular** que es el aparato de control en sí mismo y que maneja el conductor. Un **sensor** que transmite a la unidad una señal codificada de movimiento del vehículo y que dispone de medios para indicar a la unidad su posible manipulación, tentativa de la misma y fallos de comunicación. Y los **cables de conducción**, que son unos conductores eléctricos blindados para evitar interferencias al transmitir los datos del sensor a la unidad.

La unidad tiene una botonera de teclas (dispuestas en línea o en círculo, según el modelo), una pantalla de visualización o display, un conector para la descarga de datos, una impresora de papel térmico para imprimir los informes de actividad, y dos ranuras para insertar las tarjetas de los conductores.



Para saber más

Si nunca has utilizado un tacógrafo digital puede parecer algo complejo al principio, pero una vez que conoces la operativa de los diferentes menús es muy fácil. En el siguiente enlace podrás encontrar un simulador con el que hacer prácticas y aprender como si tuvieses uno delante. Te animo a visitarlo porque es muy interesante:

[Simulador del tacógrafo digital.](#)

4.12.- Tarjetas.

Como ya has visto, el uso del tacógrafo digital requiere de la inserción de una tarjeta en la que se recoge la información de cada conductor que utiliza el vehículo.



Existen cuatro tipos de tarjetas: la del conductor, la de la empresa, la del centro de ensayo y calibrado y la de control e inspección.

Vamos a ver las características de cada una de ellas.

La **tarjeta del conductor o conductora** es una tarjeta de color blanco que se asigna a un conductor o conductora en concreto de forma individual y personal. En ella se registran los datos de actividad de ese profesional en cualquier vehículo que disponga de tacógrafo digital, independientemente de quién sea el fabricante del vehículo o del tacógrafo. Cada conductor o conductora tiene una tarjeta personal. Estas tarjetas tienen una validez de 5 años y en caso de solicitar su renovación hay que hacerlo 15 días antes de que caduque.

La **tarjeta de la empresa** es una tarjeta amarilla empleada por el responsable de tráfico, director o directora de flota o propietario o propietaria de la empresa que permite bloquear, transferir e imprimir los datos relativos a cada vehículo en el que dicha tarjeta tiene autorización. Cada empresa tiene una tarjeta (aunque puede tener hasta 62 ejemplares de la misma). Estas tarjetas también tienen una validez de 5 años y su renovación hay que hacerla 15 días antes de caducar.

La **tarjeta del centro de ensayo** o taller de calibración es una tarjeta roja empleada por el fabricante del aparato de control o por el instalador del mismo para probar, reparar o calibrar el tacógrafo. Cada centro de control dispone de una tarjeta, aunque puede contar con varias copias.

Por último la **tarjeta de control** es empleada por las autoridades para acceder a los datos almacenados en la memoria de datos del tacógrafo o en las tarjetas de cada conductor o conductora a efectos de lectura, impresión o transferencia de los datos que contienen. Cada agente tiene una tarjeta individual y personal.

Como ves, cada tarjeta tiene una función diferente, pero todas tienen el mismo formato (excepto en lo que se refiere a color).

Para saber más

Ya conoces las diferentes tarjetas que puedes encontrar en el tacógrafo digital, pero ¿cómo son? Pues para saberlo puedes visitar el siguiente enlace en el que se reproducen ejemplos de cada una de las tarjetas, así como información de cada una de ellas:

[Tarjetas del tacógrafo digital.](#)

4.13.- Manejo del tacógrafo digital.

El manejo del tacógrafo es muy simple, en realidad es como si se utilizase un mando a distancia o un aparato de televisión.

Lo único que hay que hacer es seguir las indicaciones de los menús que aparecen en la pantalla e ir seleccionando las diferentes opciones.



Siempre que comencemos con una actividad hay que indicar el lugar de inicio (si recuerdas en el analógico había que escribirlo a mano) y de la misma forma cuando terminemos el lugar de fin.

En cuanto a las diferentes actividades, a diferencia del tacógrafo analógico que se seleccionaba mediante un conmutador, en este caso se selecciona la actividad mediante las teclas de desplazamiento.

Por último recordar que, además es importante que la hora esté calibrada.

A modo de ejemplo vamos a exponer los pasos a seguir en algunas situaciones en la que podrás observar lo fácil que es utilizar un tacógrafo digital:

Inicio de jornada:

- 1.- Introducir lugar de comienzo.
- 2.- Esperar a que esté operativa antes de mover vehículo.

Extracción de tarjeta cuando termina la jornada:

- 1.- Seleccionar actividad pausa.
- 2.- Pulsar extracción de tarjeta.
- 3.- Introducir lugar de fin.
- 4.- Retirar tarjeta.

Extracción de tarjeta sin cierre de jornada:

- 1.- Seleccionar pausa.
- 2.- Pulsar extracción de tarjeta.
- 3.- Pulsar anulación o retroceso (para no introducir lugar de fin).

Inserción tarjeta y continuación de jornada:

- 1.- Introducir tarjeta.
- 2.- Introducir manualmente las actividades realizadas durante el periodo (no introducir lugar de comienzo).

Cierre de jornada sin retirar tarjeta:

- 1.- Seleccionar actividad pausa.
- 2.- Introducir lugar de fin.
- 3.- Quitar llave de contacto una vez que en la pantalla aparece "descanso".

Inicio de jornada con la tarjeta en el tacógrafo:

- 1.- Accionar contacto.
- 2.- Introducir lugar de inicio.

Autoevaluación

Cuando utilizamos un tacógrafo digital, si queremos extraer la tarjeta para después continuar con las actividades de la jornada no debemos introducir el lugar de fin cuando lo solicite el equipo, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Efectivamente ese es el procedimiento correcto.

No es correcta, vuelve a intentarlo después de repasar los contenidos.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

4.14.- Infracciones.

Como ya sabes, el tacógrafo es un aparato de control, fundamentalmente de tiempos de conducción y de descanso.

El incumplimiento de la normativa relacionada con tiempos de conducción y descanso (y de otros aspectos de la normativa) se considera una infracción. Esta infracción puede ser leve, grave o muy grave.

En la siguiente tabla se recogen si un exceso en el tiempo máximo de conducción o de conducción ininterrumpida, o de disminución de los periodos de pausa o descanso obligatorios constituyen una falta leve, grave o muy grave:

Tabla de sanciones relacionadas con los tiempos de conducción y descanso

	Falta leve	Falta grave	Falta muy grave
Exceso en tiempo máximo de conducción o de conducción ininterrumpida	≤20%	≥20% y <50%	>50%
Minoración de los períodos de descanso o pausa establecidos	<20% (existe un margen de 30 kilómetros)	>20% y <50%	>50%

Otras faltas leves son la utilización de discos no homologados o la utilización de una tarjeta caducada.

Otras faltas graves son la utilización de más de un disco por jornada sin cambiar de vehículo, no realizar la inspección periódica del tacógrafo o utilizar de forma inadecuada la selección de actividades.



En cuanto a las faltas muy graves, además de las que hemos comentado sobre tiempos, también son la manipulación del aparato de control, la instalación de instrumentos que alteren el registro de los datos, la carencia significativa de discos o de datos registrados en la tarjeta, no llevar insertada la tarjeta o el disco...

Las sanciones correspondientes a cada tipo de infracción pueden variar de un año a otro (se publica regularmente un baremo sancionador) que puede consistir en sanción económica, inmovilización del vehículo o pérdida de puntos del carné.

Autoevaluación

Un conductor o conductora que ha realizado una pausa de 35 minutos en un periodo de 4 horas y media está cometiendo una infracción grave, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente es correcta la afirmación ya que la minoración del tiempo de pausa es superior al 20% aunque inferior al 50%.

No es correcta, repasa los contenidos e inténtalo después.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

Anexo.- Licencias de recursos.

Licencias de recursos utilizados en la Unidad de Trabajo

Recurso (1)	Datos del recurso (1)	Recurso (2)	Datos del recurso (2)
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.</p>		<p>Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.</p>

	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		