



► Nota informativa sectorial de la OIT

Fecha: junio de 2020

La COVID-19 y el transporte por carretera

El sector del transporte por carretera es esencial para el desarrollo social y económico y garantiza la movilidad entre jurisdicciones y entre países. Los servicios de transporte de mercancías por carretera aseguran el suministro de productos básicos, incluidos los alimentos y los suministros médicos, así como de una amplia gama de materiales de los que dependen las empresas y los consumidores ¹. El sector no sólo contribuye de manera importante al crecimiento económico y a la creación de empleo, sino que también evita la escasez de productos básicos ². En algunos países, el transporte por carretera ha sido declarado un servicio esencial.

A fin de contener la propagación de la COVID-19³, muchos países de todo el mundo han impuesto restricciones al tránsito interno y/o el cierre fronteras para los servicios de transporte de mercancías por carretera. La consiguiente caída del comercio y las perturbaciones en la cadena de suministro repercutirán en todos los países y pueden agravar aún más la vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral. La escasez de productos básicos o el aumento de los precios pueden afectar a los colectivos más vulnerables de la sociedad (incluidas las mujeres, las personas de edad y los trabajadores informales).

La adopción de medidas urgentes por parte de los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes en las cadenas de suministro del transporte por carretera ⁴, incluidos los transportistas, los expedidores y



© Elegant Mob Films, Real Ficção, Cinevideo e Multimedia, Amaury Santana
Life on wheels: long-haul truck driver in Spain.

receptores, los compradores de transporte y los intermediarios, será decisiva en el tratamiento de los desafíos en materia de trabajo decente a fin de que estos trabajadores clave puedan abordar eficazmente las crisis actuales y las crisis futuras. Los camioneros han sido descritos como «héroes anónimos de la carretera», «reyes sobre ruedas», «caballeros de la autopista» ⁵ y «soldados de a pie» ⁶ en la batalla contra la pandemia. Son indispensables para mantener las estanterías de los supermercados llenas de productos básicos y entregar suministros médicos. Pero políticas como el cierre de fronteras, la prohibición de viajar, las restricciones a la exportación, el distanciamiento

1 Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), 2020. [COVID-19: How some countries around the world are supporting road transport](#), Newsroom, 9 de abril.

2 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), 2020. [Responder a las repercusiones del brote de la COVID-19 sobre las cadenas de valor alimentarias a través de una logística eficiente](#), 4 de abril.

3 Las fuentes citadas en este documento no designan del mismo modo el virus y la enfermedad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha publicado una nota para uniformizar el uso. El material publicado antes de que el virus recibiera su nombre oficial no se actualizará a menos que sea necesario para evitar confusiones. Véase OMS: «Los nombres de la enfermedad por coronavirus (COVID-19) y del virus que la causa» (SRAS-Cov-2). (Para el texto español solamente.)

4 OIT, 2020. [Directrices para la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), párrafo 12, Ginebra.

5 IRU, 2020. [What the drivers' life is like](#), Newsroom, 15 de abril.

6 Premak, R. 2020. [Truck drivers have emerged as some of the most 'essential' workers of the coronavirus, but they're not getting paid like it](#), *Business Insider*, 9 de mayo

social y el cierre de empresas no esenciales han tenido un efecto inmediato en su vida cotidiana ⁷, y sus condiciones de trabajo se han deteriorado con rapidez. Una acción que respete los derechos humanos ⁸ y tenga en cuenta las normas internacionales del trabajo

y el diálogo social puede allanar el camino hacia unas condiciones de trabajo decente para estos trabajadores vitales.

► 1. El impacto de la COVID-19

El sector del transporte por carretera, incluido el transporte por carretera de mercancías y de pasajeros en largas distancias, está sometido a graves limitaciones financieras y a una gran presión operacional como consecuencia de la pandemia de COVID-19. Si bien la presente nota informativa se centra principalmente en el transporte por carretera de mercancías en largas distancias, es importante destacar que las operaciones de los autocares turísticos (es decir, las operaciones internacionales en largas distancias) han disminuido en un 100 por ciento en muchas regiones y las operaciones nacionales de pasajeros en un 90 por ciento ⁹. En el caso del transporte de mercancías, algunos segmentos están prácticamente paralizados, como el transporte de piezas de automóviles, flores, ropa y materiales de construcción ¹⁰. Otros operadores de transporte de mercancías por carretera, incluidos los que transportan productos básicos, han visto disminuir sus ingresos hasta en un 40 por ciento debido a la falta de nuevos contratos o se están quedando sin carga de regreso (vacíos) con mayor frecuencia (hasta un 40 por ciento más) ¹¹.

El transporte por carretera contribuye sustancialmente tanto al producto interior bruto (PIB) como al empleo. Según el país, la contribución global del sector del transporte por carretera al PIB oscila entre el 1 y el 4 y la proporción del empleo en el sector respecto del empleo total varía entre el 3 y el 5 por ciento ¹². Sin embargo, en algunos países esos

porcentajes pueden ser incluso más altos, según el nivel estimado de empleo informal en el sector.

Principales repercusiones en el empleo

En la mayoría de los países, una gran proporción de los conductores trabajan por cuenta propia y, por lo tanto, muchos quedan fuera del ámbito de la legislación del trabajo y de protección del empleo, lo que significa que no tienen derecho a prestaciones fundamentales para los trabajadores, como la indemnización por discapacidad, el seguro de médico ¹³ y el seguro de desempleo ¹⁴. Es posible que también se encuentren sin posibilidad de participar efectivamente en la libertad de asociación y negociación colectiva. El transporte de mercancías se basa generalmente en contratos de servicios u operaciones informales. La explotación de una pequeña empresa de transporte por carretera, inclusive como trabajador autónomo o propietario-operador, puede proporcionar oportunidades, independencia financiera y flexibilidad ¹⁵. Pero la aparición repentina de la pandemia ha aumentado la vulnerabilidad del sector. Los niveles de segmentación y fragmentación, en particular el creciente recurso a la subcontratación, han intensificado la competencia en el sector del transporte de mercancías, integrado principalmente por conductores no asalariados, como los propietarios-operadores, y por microempresas y pequeñas y medianas empresas (pymes) ¹⁶.

7 Grupo Consultivo del Sector Privado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), 2020. [Comments on the impact of the COVID-19 crisis: Ideas for the WCO and its Members from the WCO Private Sector Consultative Group](#), 13 de abril

8 Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (OACDH), 2020. [COVID-19 Guidance](#).

9 IRU, 2020. [IRU Open Letter: Road transport industry call for action 'Driving the recovery'](#), 06 de mayo.

10 *Ibíd.*

11 *Ibíd.*

12 OIT, 2015. [Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera](#), Informe para la discusión en la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera (Ginebra, 12-16 de octubre de 2015), párrafo 46 y tabla 2.1.

13 Por ejemplo, en los Estados Unidos, el 38 por ciento de los camioneros no están cubiertos por un seguro médico básico o un plan de atención de la salud. Véase: Instituto Nacional de Seguridad y la Salud en el Trabajo de los Estados Unidos, 2014. [Encuesta nacional sobre la salud y las lesiones de los camioneros de larga distancia](#), Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA).

14 OIT, 2015. [Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera](#) op. cit. Párrafo 30.

15 OIT, 2020. [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#) op. cit., párrafo 25.

16 OIT, 2020. [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#) op. cit., párrafo 24.

Aunque empresas de todos los tamaños se han visto afectadas por la pandemia, esta situación sin precedentes ha provocado un rápido deterioro de la liquidez y la rentabilidad de la mayoría de las microempresas y pymes del sector. Los conductores independientes y las microempresas y pymes en particular se encuentran en riesgo de quiebra. Los conductores independientes están preocupados por la forma en que mantendrán sus negocios a flote, ya que las tarifas de transporte han bajado, las primas de los seguros están subiendo y las nuevas regulaciones pueden afectar negativamente a su actividad¹⁷. Los trabajadores del sector, incluidos los trabajadores autónomos dependientes, son vulnerables, ya que a menudo deben absorber los costos de propiedad, mantenimiento y otros gastos de operación de los vehículos, pero pueden no tener derecho a participar en el diálogo social ni beneficiarse de la protección de que gozan otros trabajadores, como la protección social¹⁸. La existencia de organizaciones de empleadores y de trabajadores libres, independientes, fuertes y representativas es una condición clave para un diálogo social eficaz¹⁹.

La escasez de mano de obra repercutirá en los principales países de destino donde los conductores de otros países representen un gran porcentaje de la mano de obra. La Unión Europea (UE) es la única región en la que la gran mayoría de los camioneros tienen contratos de trabajo permanentes (hasta el 89 por ciento) o a tiempo completo (hasta el 95 por ciento)²⁰. No obstante, en algunos países de la UE la industria depende en gran medida de conductores de otros países, que pueden haber regresado a su país, han sido puestos en cuarentena o están confinados debido a restricciones de distanciamiento físico²¹.

Las respuestas y las políticas deben tener en cuenta las necesidades específicas de las trabajadoras del sector, ya que se verán afectadas por los efectos económicos de COVID-19 de manera distinta a cómo se ven afectados los hombres²². Las mujeres del sector suelen estar estancadas en trabajos mal remunerados o peor remunerados y de menor categoría que los de los hombres, con escasas o nulas oportunidades de desarrollo profesional. El sector del transporte por carretera sigue siendo una industria donde predominan los hombres.

Repercusiones en el lugar de trabajo

Los trabajadores del transporte se encuentran en una situación única debido a las condiciones específicas de su lugar de trabajo. Los camioneros pasan una cantidad importante de tiempo en la cabina, por lo que las áreas de descanso y las instalaciones de bienestar son de suma importancia para el manejo de su fatiga y su bienestar. El cierre de las áreas de descanso para vehículos comerciales, de las instalaciones de bienestar y de los negocios no esenciales, como los restaurantes y los talleres de reparación, ha tenido un impacto negativo en sus condiciones de trabajo, dejándolos con menos acceso a agua potable y a instalaciones de saneamiento. Los ladrones profesionales ven la oportunidad de aprovecharse de la COVID-19 debido al cierre de las zonas de descanso y a la escasez general de aparcamientos seguros²³.

Las nuevas restricciones (o cierres) en los cruces fronterizos y las fronteras nacionales o las jurisdicciones locales repercuten negativamente en las condiciones de trabajo respecto de los tiempos de espera, las cuarentenas forzadas, las pruebas obligatorias y la discriminación. Los gobiernos, los trabajadores y los empleadores tienen un interés mutuo en colaborar para reducir los efectos negativos de las demoras innecesarias y los procedimientos de control no coordinados. Ello puede agilizar el movimiento internacional o nacional de las mercancías y garantizar la entrega puntual de los productos básicos. Los convenios de las Naciones Unidas para la facilitación del transporte y el comercio, como el Convenio TIR, pueden ser útiles en la situación actual.

17 Abott, C., 2020. [Owner-operators feel pain of rate decline due to pandemic: Protest blocks freeway in Houston](#), *The Trucker*, 23 de abril.

18 OIT, 2020. [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), op. cit., párrafo 25.

19 OIT, 2018. [Resolución relativa a la segunda discusión recurrente sobre el diálogo social y el tripartismo](#), Conferencia Internacional del Trabajo, 107.a reunión, Ginebra, 2018.

20 Parlamento Europeo, 2015. [Employment conditions in the international road haulage sector](#), study for the Committee on Employment and Social Affairs, página 14.

21 Federación Europea de los Trabajadores del Transporte (ETF), 2020. [COVID-19: Truck driver reveals truth about how professional drivers are treated on Europe's borders](#), 17 de abril.

22 Asociación Mundial de la Carretera (PIARC), 2020. [The impact of COVID-19 on women in transport](#), seminario web, 15 de mayo.

23 Sensitech, 2020. Impacto en la cadena de suministro y mejores prácticas de seguridad de la mercancía, Alerta SCIC COVID-19, 30 de abril.

“Aunque a la mayoría de las personas y empresas les parece estupendo que sigamos conduciendo durante la pandemia de COVID-19, no permiten sin embargo que los camioneros utilicemos sus instalaciones. Los aseos permanecen cerrados en los puntos de carga y descarga. Hay largas colas para acceder a las duchas de las gasolineras, que no se mantienen en buenas condiciones de limpieza. Pero, como todo el mundo, quiero ducharme y estar limpio antes de volver a la cabina de mi camión a dormir”

► Fons van Bergen, camionero internacional de los Países Bajos ²⁴

Principales repercusiones en la seguridad y salud en el trabajo (SST)

«La salud y seguridad en el trabajo de las personas que siguen trabajando durante esta crisis [...] debe evaluarse y abordarse» ²⁵. Los trabajadores en los entornos de riesgo deben disponer de equipos de

protección personal (EPP) de buena calidad ²⁶. Nadie debe sentirse obligado, por temor a perder su trabajo o su salario, a trabajar en condiciones que pongan innecesariamente en peligro su salud ²⁷. Es posible que los conductores independientes y las microempresas y pymes no tengan la capacidad de planificar las contingencias o de gestionar o adaptar rápidamente sus operaciones a las pandemias. Contar con información clara y transparente es fundamental para que los camioneros puedan llevar a cabo la planificación necesaria y seguir los protocolos y recomendaciones con objeto de mantenerse sanos y en seguridad. El abastecimiento de EPP y la capacidad de adquirirlos y de adquirir suministros de limpieza o de salud pueden ser limitados para los conductores. Otros obstáculos para la adaptación y gestión de sus operaciones son la discriminación y el estigma en las zonas de descanso, las instalaciones de las empresas de transporte y otros puntos de entrega por temor a contraer la enfermedad.

La suspensión de las reglas sobre el tiempo de trabajo o el tiempo de conducción puede resultar en fatiga, estrés y siniestros. La suspensión de las reglas sobre el tiempo de trabajo o el tiempo de conducción en algunos países proporciona una mayor flexibilidad para aliviar la escasez de mano de obra y garantizar la entrega puntual de productos básicos. Sin embargo, muchos camioneros pueden tener que hacer frente a horarios de trabajo más largos y a la falta de períodos de descanso durante la pandemia, lo que puede provocar un aumento de la fatiga y agotamiento, afectando a su salud física y mental, así como a su vida familiar y a sus relaciones ²⁸. Además, la pandemia puede aumentar la presión ejercida por las entidades de las cadenas de suministro, que puede ser una de las causas subyacentes que inducen a los trabajadores del sector del transporte a adoptar prácticas más arriesgadas e inseguras al volante ²⁹. La supervisión cuidadosa y las salvaguardias de estos cambios normativos pueden ayudar a prevenir esos efectos negativos y sus resultados conexos en materia de seguridad vial (incluidos los siniestros).

²⁴ IRU, 2020. [What the driver's life is like](#). 15 April.

²⁵ CEPE - IRU, 2020. [Border crossings in the age of COVID-19: Using tried and tested UN Conventions](#). El Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR, 1975) es uno de los convenios de transporte internacional de mayor éxito y, al día de hoy, establece el único sistema de tránsito aduanero universal que existe. Los documentos de facilitación del cruce de fronteras y los documentos electrónicos (incluidos los cuadernos TIR y e-TIR) pueden reducir el riesgo de propagación del virus, ya puede no ser necesario inspeccionar a cada conductor y cada compartimento de carga. Véase: CEPE (sin fecha). [TIR](#).

²⁶ OHCHR, 2020. COVID-19 Guidance, sección sobre las repercusiones sociales y económicas.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Unite the Union, 2020. [Coronavirus: Lorry drivers will be flexible but safety must be paramount, warns Unite](#), 10 de marzo.

²⁹ OIT, 2020. Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte op. cit., párrafo 29.

► 2. Respuestas de los mandantes y los interlocutores

Las respuestas tripartitas, en las que participen trabajadores, empleadores y gobiernos, son fundamentales para hacer frente a las consecuencias de la pandemia. Las medidas adoptadas por los mandantes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) se han centrado en general en tres objetivos inmediatos: proteger a los trabajadores en el lugar de trabajo; apoyar a las empresas y prestar apoyo financiero, y apoyar la facilitación de los corredores de tránsito y de comercio, como la flexibilización de una serie de reglamentos. Los tres pueden contribuir a asegurar la entrega eficiente de productos básicos y suministros médicos durante la pandemia.

Respuestas y recursos sectoriales en el plano internacional

La falta de una organización mundial especializada en cuestiones de transportes interiores y/o por carretera puede haber obstaculizado la tan necesaria respuesta coordinada a la pandemia en el sector³⁰. Entre los documentos de orientaciones y las bases de datos internacionales más relevantes se encuentran los siguientes:

Organismos de las Naciones Unidas:

- A través de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) se ha puesto a disposición el [Observatorio sobre el estado de los cruces de fronteras debido a COVID-19](#), donde se presenta información y una base de datos sobre las restricciones de viaje y los cierres de fronteras por país (prevista para 187 Estados Miembros).
- La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo ha publicado [Covid-19: un plan de acción de 10 Puntos para fortalecer el comercio internacional y la facilitación del transporte en tiempos de pandemia](#).
- La FAO, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Mundial del Comercio (OMC) han publicado una [declaración conjunta](#)

de sus directores generales donde se subraya la importancia de mantener el comercio abierto.

- La FAO ha elaborado la nota [Responder a las repercusiones del brote de la COVID-19 sobre las cadenas de valor alimentarias a través de una logística eficiente](#), en la que destaca la importancia de la logística para mantener y aumentar la producción agrícola y el acceso a los mercados.
- La CEPE ha compilado fuentes de datos sobre el impacto del coronavirus en el transporte [en inglés: [Data Sources on Coronavirus impact on transport](#)] (previstas para los Estados Miembros de la CEPE).
- La Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) ha publicado la nota informativa [Policy responses to Covid-19: Transport connectivity in Asia and the Pacific](#) y la nota [Strengthening freight transport corridors of South Asia in the aftermath of COVID-19](#). [Transport connectivity in Asia and the Pacific](#) and a note on [Strengthening freight transport corridors of South Asia in the aftermath of COVID-19](#).

Otras organizaciones intergubernamentales:

- El Foro Internacional de Transporte en la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OECD-ITF) ha publicado el informe Respuestas en política de transportes a la pandemia de COVID-19 [disponible en inglés: [Transport policy responses to the coronavirus pandemic](#)] y mantiene una base de datos de [respuestas de política de los países miembros](#) (60 países).
- La OMC publica información actualizada en su página web [COVID-19 y el comercio mundial](#) para aportar transparencia en relación con el comercio y las medidas relacionadas en el contexto de la pandemia de COVID-19.
- La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la OMC han publicado una [declaración conjunta](#) de su Secretario General y Director General respectivamente, en la que se comprometen a

³⁰ Otros sectores del transporte, como el transporte marítimo y la aviación civil, se benefician de la labor y las orientaciones de los organismos especializados de las Naciones Unidas, entre ellos la Organización Marítima Internacional y la Organización de Aviación Civil Internacional. Una vez concluida la labor de la [Comisión de transportes y comunicaciones](#), el [Comité de los transportes interiores](#) (ITC) con sede en la CEPE se convirtió en el custodio de los convenios de las Naciones Unidas sobre transportes (acuerdos mundiales y europeos). Sin embargo, sólo los Estados Miembros de la CEPE pueden participar en los períodos de sesiones del ITC como miembros de pleno derecho con derecho de voto. «Los Estados no miembros de la CEPE tienen derecho a participar como miembros de pleno derecho en los segmentos del período de sesiones del ITC que tratan de los instrumentos jurídicos en los que son partes contratantes y tienen capacidad consultiva en otros segmentos.»

establecer un enfoque coordinado para apoyar las iniciativas que faciliten el comercio transfronterizo, de modo que los productos básicos puedan llegar rápidamente a los más necesitados.

Organismos regionales:

- La UE ha publicado unas [directrices sobre medidas aplicables en las fronteras para proteger la salud, garantizar la disponibilidad de los bienes y los servicios esenciales durante la pandemia de COVID-19](#).
- La FAO y la Unión Africana han publicado orientaciones sobre el comercio intraafricano, El comercio entre países africanos, el Área de Libre Comercio Continental de África (AfCFTA) y la pandemia de COVID-19 [disponible en francés, [Le commerce intra-africain, la Zone de libre-échange continentale africaine \(ZLECAf\) et la pandémie de covid-19](#)].

Un llamado a la acción como resultado del diálogo social

Las organizaciones internacionales de empleadores y de trabajadores a nivel de sector han colaborado a través del diálogo social para abordar las cuestiones relativas a la COVID-19 de manera eficiente y eficaz. En una [declaración conjunta](#), la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) destacan la necesidad urgente de proteger a los conductores y proporcionar asistencia financiera a la industria del transporte por carretera, en particular a las microempresas y pymes, a fin de apoyar la continuidad y la resiliencia de la movilidad y de las cadenas de suministro. En la declaración, la IRU y la ITF exhortan a los gobiernos y a los organismos internacionales a que actúen de inmediato a fin de:

- designar el transporte por carretera como servicio esencial;
- reconocer la labor vital que desempeñan los conductores de vehículos comerciales;
- designar a los trabajadores del transporte por carretera como trabajadores esenciales y brindarles la misma protección que a otros trabajadores de servicios esenciales;
- garantizar la seguridad, la salud y el bienestar de los conductores mediante el desarrollo y la aplicación de prácticas normalizadas en materia de logística transfronteriza;
- ofrecer, como prioridad, apoyo gubernamental a las microempresas y pymes de transporte por carretera;
- iniciar un diálogo tripartito a nivel nacional entre los gobiernos, los empleadores y los sindicatos a fin de apoyar a la industria del transporte por carretera, y de exigir respeto para los conductores por parte de los clientes, las empresas de transporte y las autoridades.

Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU):

La IRU ha establecido una [plataforma de información COVID-19](#) y ha formulado [recomendaciones prácticas para los conductores de carga y para los conductores de autobuses y autocares](#) durante la pandemia de COVID-19, que están disponibles en 16 idiomas. El Secretario General de la IRU también ha hecho dos llamados a la acción:

- Una carta abierta sobre [el coronavirus y sus repercusiones en las cadenas de suministro y las redes de movilidad](#) (17 de marzo de 2020), que plantea inquietudes acerca del desfase en la respuesta mundial a la COVID-19 para el sector del transporte por carretera.
- Un plan, que incluye una propuesta de actuación de la industria del transporte [por carretera para que se adopten medidas a fin de “impulsar la recuperación”](#) (4 de mayo de 2020) y un llamamiento para que se adopten de inmediato medidas financieras y no financieras y programas a medio plazo de apoyo a la industria del transporte por carretera.

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF):

La ITF ha hecho hincapié en que las normas internacionales del trabajo existentes y la protección de los derechos del trabajo son decisivas para el éxito de los esfuerzos por contener la COVID-19. Ha establecido una [plataforma de información COVID-19](#) y ha emitido una propuesta de actuación, [COVID-19: Reivindicaciones de la ITF para los Gobiernos y los empleadores de todo el mundo](#), centrada en cinco esferas clave:

- La protección de los trabajadores y trabajadoras que son esenciales para la respuesta al COVID-19.
- La situación en primer lugar de la salud y la seguridad.
- La protección de los ingresos de todos los trabajadores.
- Un estímulo gubernamental para mantener la economía a flote.
- El mantenimiento de cadenas de suministro sostenibles.

La ITF ha hecho hincapié en la necesidad de garantizar el acceso seguro a instalaciones sanitarias dignas. Ha publicado [El Covid-19 y el acceso a instalaciones sanitarias para los trabajadores y trabajadoras del transporte](#), que incluye una lista de control.

Países en acción: respuestas nacionales

La mayoría de los gobiernos han declarado que el transporte por carretera es un servicio esencial o que los camioneros son trabajadores esenciales. Estas medidas pueden apoyarse con los esfuerzos para fortalecer la aplicación y el control de las normas del trabajo y aumentar las salvaguardias de la SST. Las respuestas nacionales en el sector del transporte por carretera incluyen:

- Medidas financieras: según el Fondo Monetario Internacional (FMI), en algunos países el sector tiene derecho a recibir asistencia financiera ³¹. Entre las medidas para aliviar la carga financiera de la industria del transporte se incluyen ³²:
 - Créditos
 - Desgravaciones fiscales, aplazamientos, cancelaciones o reembolsos
 - Condonación de las deducciones de la seguridad social
 - Reducción de las tasas de licencia comercial o de registro de vehículos
 - Garantías de préstamos
 - Transferencias de efectivo
 - Controles del precio del combustible
 - Creación de un fondo dedicado a los sectores prioritarios (incluidos el transporte y la logística) o asignación de un porcentaje importante de un paquete financiero a los sectores prioritarios
 - Subvenciones para las contribuciones a la seguridad social y los salarios
 - Moratoria para los prestatarios en sectores seleccionados, incluido el transporte
- Suspensión parcial o total de las normas sobre el tiempo de trabajo o el tiempo de conducción, o una relajación temporal de la aplicación de la legislación y la inspección (muchos países).
- Prórrogas para la renovación de los permisos o licencias comerciales de conducir y para los requisitos de certificación o calificación (muchos países).
- Introducción de carriles prioritarios (verdes) para los vehículos que transportan productos básicos y suministros médicos (algunos países de la UE).

- Distribución de mascarillas u otros EPP (Estados Unidos) ³³.
- Apertura de todas las zonas de descanso o de las principales instalaciones de bienestar (Belarús ³⁴, España ³⁵, Luxemburgo ³⁶).
- Proyectos piloto para vigilar la salud mental y las condiciones psicosociales de los operadores de vehículos automotores comerciales (Federación de Rusia) ³⁷.
- Recopilación de información sobre las medidas adoptadas por otros países para el sector del transporte (España) ³⁸.

³¹ FM, 2020. [Policy tracker](#).

³² *Ibid.*

³³ Estados Unidos, Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA), 2020. [FMCSA distribution of protective masks for truck drivers](#), 4 de mayo.

³⁴ OECD-ITF, 2020. [Measures introduced in Member countries related to COVID-19: Belarus](#).

³⁵ Gobierno de España, 2020. [Orden TMA/229/2020](#), de 15 de marzo.

³⁶ OCDE-ITF, 2020. [Review of the measures introduced in the field of transport related to COVID-19: Luxembourg](#).

³⁷ Federación de Rusia, Ministerio de Transporte, 2020. [Circular](#), abril (en ruso).

³⁸ Gobierno de España. (2020). [Seguimiento medidas en sector de transporte por COVID-19](#), 16 de abril.

► 3. Herramientas y respuestas de la OIT

Normas internacionales del trabajo

Las normas internacionales del trabajo ofrecen una base probada y fiable para las respuestas de política y una recuperación sostenible y equitativa³⁹. Las normas internacionales del trabajo y el Programa de Trabajo Decente de la OIT, con sus cuatro pilares, a saber, el empleo, la protección social, el diálogo social y los derechos en el trabajo, son importantes piedras angulares de la Agenda 2030⁴⁰.

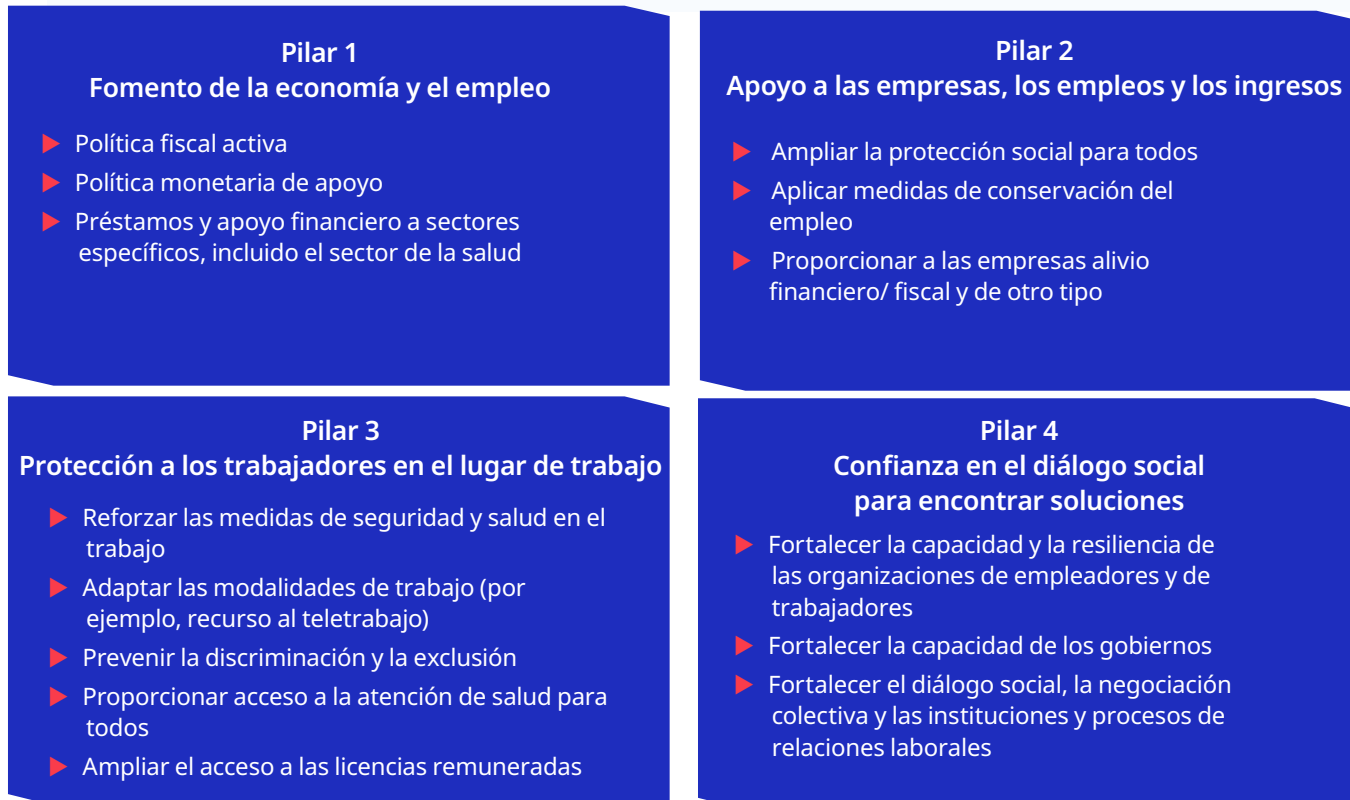
La [Recomendación sobre el empleo y el trabajo decente para la paz y la resiliencia, 2017 \(núm. 205\)](#) se aplica a todos los sectores y destaca la importancia del diálogo social y de la función que desempeñan las organizaciones de empleadores y de trabajadores en las respuestas a las situaciones crisis. Además, la OIT ha determinado [ocho convenios «fundamentales»](#) que abarcan temas que se consideran

principios y derechos fundamentales en el trabajo: la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil, y la eliminación de la discriminación materia de empleo y ocupación.

La [Recomendación sobre los pisos de protección social, 2012 \(núm. 202\)](#) proporciona orientaciones, en los casos en que la gama completa de prestaciones de la seguridad social obligatoria no es aplicable a todos los conductores, y sobre cómo asegurar progresivamente que, por lo menos, se beneficien de las garantías básicas de seguridad social, incluido el acceso a la atención sanitaria básica y la seguridad básica del ingreso⁴¹.

La OIT ha publicado orientaciones y una serie de notas técnicas y sectoriales sobre la pandemia de COVID-19, basadas en cuatro pilares fundamentales.

Gráfico 1: Cuatro pilares clave para combatir la COVID-19 basados en las normas internacionales del trabajo



Fuente: OIT, 2020. [El COVID-19 y el mundo del trabajo. Estimaciones actualizadas y análisis](#). Observatorio de la OIT (segunda edición).

39 OIT, 2020. [Por qué las normas internacionales del trabajo son importantes en una crisis sanitaria pública](#), vídeo, 27 de marzo.

40 Ryder, G., 2019. [Discurso del Director General de la OIT con motivo de la conmemoración del Centenario de la Organización en la Asamblea General de las Naciones Unidas](#), 10 Abril.

41 OIT, 2020. [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#) op. cit., párrafo 122.

Recursos sectoriales de la OIT:

En varias comisiones y reuniones de la OIT se han examinado cuestiones sobre las condiciones de trabajo de los conductores de transporte por carretera y se han publicado orientaciones al respecto que son pertinentes para los esfuerzos encaminados a protegerlos en el contexto de la COVID-19⁴². Los principales instrumentos sectoriales para la industria incluyen:

- El [Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso \(transportes por carretera\), 1979 \(núm. 153\)](#), y la [Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso \(transportes por carretera\), 1979 \(núm. 161\)](#), que establecen normas de referencia para la duración del trabajo y de la conducción en el sector del transporte por carretera.
- La [Recomendación sobre la inspección del trabajo \(minas y transporte\), 1947 \(núm. 82\)](#), que insta a los gobiernos a aplicar a las empresas de transporte sistemas de inspección del trabajo apropiados que garanticen el cumplimiento de las disposiciones legales referentes a las condiciones de trabajo y protejan a los trabajadores en el ejercicio de su profesión.

Las [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), que fueron aprobadas por una reunión de expertos en septiembre de 2019, aprovechan la experiencia de los representantes de los gobiernos, los empleadores, los trabajadores y otros participantes. Las Directrices son aplicables a los conductores de vehículos comerciales que prestan servicios de transporte de mercancías o que prestan servicios de transporte de pasajeros por carretera en largas distancias y pueden resultar particularmente útiles en la situación actual.

Información adicional

La página web de la OIT sobre [La COVID-19 y el mundo del trabajo: Impacto sectorial, respuestas y recomendaciones](#) ofrece enlaces a recursos clave:

- [Herramientas e instrumentos sectoriales de la OIT](#)
- [Declaraciones conjuntas y llamamientos a la acción para combatir la pandemia](#)
- [Asociaciones de la OIT para luchar contra el virus, sector por sector](#)

⁴² Véase OIT, 2019. [El camino al diálogo social: Compendio de textos de la OIT en el sector del transporte por carretera](#) (1938-2015), Ginebra.

⁴³ OIT. (2020). [El COVID-19 ha revelado la fragilidad de nuestras economías](#). 27 de marzo.



“Los camioneros [...] que transportan suministros médicos y otros productos esenciales deben estar protegidos adecuadamente”

- Guy Ryder, Director General de la OIT⁴³

Contactos

Organización Internacional del Trabajo
Route des Morillons 4
CH-1211 Ginebra 22
Suiza

Departamento de Políticas Sectoriales
E: covidresponsesector@ilo.org