



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



S.E. CORREOS Y TELÉGRAFOS S.A.
SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL
C/ CONDE DE PEÑALVER, 19 BIS, 1ª PLANTA
28006 MADRID.



Carrión de los Céspedes a 27 de agosto de 2026.

ASUNTO: Propuesta de mejoras técnicas de los epis y del resto del uniforme.

Francisco Antonio Pérez ~~Romero~~, con DNI nº ~~20.123.456~~, Secretario de Salud Laboral de la Confederación General del Trabajo del Sindicato Federal de Correos y Telégrafos, con domicilio a efectos de posteriores notificaciones en la UD de Olivares, CP 41808 Sevilla, actuando en nombre y representación de dicha Organización Sindical, ante esta Subdirección comparezco y, como mejor proceda en derecho,

EXPONGO:

Primero.- Que tras la reunión de la CESL celebrada el 15 de julio de 2026, se nos entregaron las características técnicas de los equipos de protección individual, para ser sometidas a consulta de las organizaciones sindicales y proponer posibles mejoras.

Segundo.- Que en función de su diseño, de los tejidos, de las posibles composiciones de las prendas y de sus características, estas pueden producir alergias, pueden ser más convenientes para usar durante los meses de calor o de frío, o más adaptables a las necesidades de la tarea a desarrollar, llevando todo esto a poder producir discomfort en su uso.

El uniforme por distintas causas, puede influir en la seguridad y/o salud de los trabajadores, se debe de informar y consultar a esta Comisión antes de llevar a cabo la licitación para su compra, con la idea de poder proponer mejoras.

Por eso hemos hecho propuestas de mejoras para todas las prendas que compone el uniforme.

Se adjuntan los siguientes anexos:

- ANEXO I PROPUESTAS DE MEJORAS EQUIPOS DE PROTECCIÓN.
- ANEXO II PROPUESTA DE MEJORAS PRENDAS UNIFORME.
- ANEXO III OTRAS PROPUESTA DE MEJORAS.

SOLICITO

Primero.- Que se someta a consulta de esta Comisión, antes de su licitación, la compra del uniforme para la plantilla de reparto.



Confederación General del Trabajo Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Segundo.- Que en caso de no admitir nuestras propuestas, esta negativa sea motivada, tal como establece la LPRL en su artículo 36.4

Tercero.- Que habiendo presentado este escrito, se sirva admitir nuestra petición, y se cumpla con la legislación vigente

Atentamente, les saludo.

Fdo. Francisco A. Pérez Romero
Secretario Estatal de Salud Laboral de CGT.



CGT CORREOS



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



ANEXO I PROPUESTA DE MEJORAS EQUIPOS DE PROTECCIÓN

CASCOS DE MOTORISTA (MODULAR)

Limitar o priorizar en la baremación el uso exclusivo de fibras compuestas (fibra de vidrio, Kevlar o fibra de carbono) en lugar de termoplásticos inyectados. Esto reduce el peso total por debajo de los límites exigidos (1600 g / 1650 g), disminuyendo la fatiga cervical del personal en jornadas prolongadas y aumentando la resistencia frente a la penetración de objetos punzantes.

Proponer un casco con un peso de hasta ≤ 1.450 g en talla M

Incorporar un sistema de protección frente a impactos rotacionales. Esta tecnología reduce las aceleraciones rotacionales responsables de lesiones cerebrales.

Exigir pantalla de antivaho permanente (recubrimiento hidrofóbico), elimina necesidad de láminas antivaho y mejora visibilidad en condiciones variables.

Optimizar la ventilación añadiendo entradas regulables de mayor caudal, esto disminuye la temperatura interior durante conducción urbana.

CHALECOS DE ALTA VISIBILIDAD

Exigir que el chaleco sea microperforado en su totalidad

Exigir o valorar positivamente el uso de poliéster reciclado certificado (mínimo 50%) bajo el estándar Global Recycled Standard (GRS).

Incorporar Bolsillos interiores y bolsillos exteriores.

No se indica la clase de material retrorreflectante, ni el nivel de retrorreflexión, de la banda de reflectante

No se especifica gramaje del tejido, solo composición genérica, lo que dificulta comparar ofertas equivalentes, además de ser lo más ligero posible, si perder cualidades.

GUANTES DE CLASIFICACIÓN

Especificar la adición de hilos conductores de cobre o carbono en las yemas de los dedos pulgar, índice y corazón de forma permanente, asegurando que la sensibilidad táctil con pantallas capacitivas de PDAs no se degrade tras los lavados o con el desgaste del recubrimiento de nitrilo. Valorar la compatibilidad táctil completa de todos los dedos.

Convertir en un requisito obligatorio el refuerzo en el espacio interdigital entre el pulgar y el índice sufre un desgaste severo y prematuro debido al manipulado constante de sacas, cartas y paquetería dura. Un refuerzo de nitrilo adicional o de microfibra duplicará la vida útil del guante.

Aplicar recubrimiento de nitrilo microfoam para mejor agarre en seco, mejor agarre en húmedo y mayor durabilidad.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Espesor máximo en palma (1,00 mm) sin banda mínima. Convendría fijar un rango (p. ej. 0,60–1,00 mm) porque un guante demasiado fino puede perder durabilidad aunque cumpla el ensayo de abrasión puntual

Incluir una Malla Coolmax en el dorso para evacuación de sudor.

Utilizar tejido galga 18 o superior, el pliego solicita ≥ 15 . Con esto se consigue; mayor sensibilidad, mejor manejo de PDA y mejor agarre.

GUANTES DE MOTORISTA

Modelo de invierno:

Cuero de vacuno con membrana impermeable tipo Gore-Tex, más transpirable ($RET \leq 15 \text{ m}^2\text{Pa/W}$).

Especificar el uso de tecnología de protección inteligente reactiva (tipo D3O o SAS-TEC). Estos materiales son sumamente cómodos, flexibles y blandos en reposo, pero se endurecen instantáneamente al recibir un impacto mecánico, ofreciendo una protección muy superior a las espumas viscoelásticas tradicionales sin mermar la ergonomía.

Exigir una pequeña tira de goma limpiaviseras (wiper) integrada en el dedo índice de la mano izquierda del guante de invierno. Este sencillo accesorio permite retirar el agua de lluvia acumulada en la pantalla del casco en marcha, mejorando drásticamente la seguridad activa bajo condiciones climáticas adversas.

Modelo de verano

Ausencia de valor mínimo de resistencia al corte en el dorso, lo que puede ser razonable por transpirabilidad pero convendría justificarlo explícitamente o fijar un nivel mínimo simbólico para evitar dorsos excesivamente débiles

Cuero perforado con tratamiento hidrofugante y con dorso en malla para ventilación.

Inserto en la palma para resistencia a la abrasión ($\geq 5.0 \text{ s}$ en ensayo EN 13594).

CALZADO DE SEGURIDAD

Ausencia de ensayo de deslizamiento (SRA/SRB/SRC) explícito, aunque se cita "antideslizante" de forma cualitativa; el pliego ya exige "SR" en las prestaciones adicionales, pero no indica sobre qué superficie, lo cual sería recomendable especificar.

Las suela tendrán compuesto con mayor resistencia SRC y mejor agarre sobre pavimentos húmedos.

La horma debe ser anatómica con espacio para los dedos

Peso máximo del par en talla 42 ($\leq 1200 \text{ g}$) es relativamente alto para un calzado "deportivo, ligero, transpirable" como se define cualitativamente; se podría ajustar a la baja ($\leq 1000\text{--}1100 \text{ g}$) para ser coherente con el objetivo de "flexibilidad y ligereza" declarado en el propio texto.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Recomendar como prioritario el sistema de cierre rápido micrométrico (ruleta de nylon/hilo de acero) frente a los cordones o un sistema velcro. Elimina por completo el riesgo de caídas y tropiezos por cordones desatados o enganchados en las estriberas de la moto y agiliza el calzado diario.

Para mejorar la Amortiguación se debe incorporar mediasuelas ETPU, reducen la fatiga muscular y la presión plantar.

ANORAK CARGA Y DESCARGA

Incrementar prestaciones de Impermeabilidad a 10.000 mm frente a los 5.000 mm mínimos y con una RET inferior a 15 para reducir la acumulación de sudor

Utilizar tratamiento DWR libre de PFAS/PFC y priorizar materiales y tratamientos con menor impacto ambiental.

Incorporar refuerzos de alta resistencia a la abrasión, como Nylon Ripstop, Cordura o equivalente, en codos, hombros y zonas inferiores de bolsillos.

Añadir Cremalleras bajo los brazos para regulación térmica.

Añadir bolsillo interior

BOTAS DE MOTORISTA

Hasta abril de 2024, el personal de reparto en moto tenían asignadas como EPIS una botas de invierno y unas de verano, que diferían en diseño, con el objetivo de adaptarse al frío o al calor, a partir de esa fecha se ha eliminado la entrega de las botas de verano, entregando solo el modelo de invierno.

La eliminación de las botas de verano para motoristas, obliga al personal de reparto en moto a utilizar las botas de invierno durante el verano, botas que están diseñadas para combatir el frío y la lluvia, por lo que no son aptas para el calor y sobreexpone al trabajador a los efectos de las altas temperaturas y aumenta su estrés térmico.

La bota se presenta como "bota motorista" pero solo cita normativa genérica de calzado de seguridad EPI; no se acredita protección ante caída/deslizamiento sobre el asfalto ni resistencia a la abrasión dinámica del tobillo

Se debe evaluar y certificar conforme a EN 13634 (calzado de protección para motociclistas), incluyendo resistencia a la abrasión, al corte y a la absorción de impactos en la zona del maléolo

Disponer de la misma bota para invierno y verano es inadecuado, ya que el modelo actual presenta importantes deficiencias de diseño e insuficiencias técnicas para la conducción de motocicletas en entornos invernales adversos (bajas temperaturas, lluvia intensa y menor visibilidad) y en condiciones de verano intenso, este diseño genera estrés térmico significativo y acumulación de sudor.

Por lo tanto lo adecuado es tener dos modelos específicos, unas botas de verano, ligera y altamente transpirable. Y unas botas de invierno, con mayor aislamiento térmico e impermeabilidad.

Botas moto invierno



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



La bota debería diseñarse como calzado de protección específico para motociclistas, incorporando protección frente a impactos y abrasión en las zonas anatómicas más expuestas.

Se propone unas botas nivel 1 según EN 13634 - CALZADO DE PROTECCIÓN PARA MOTORISTA, la cual debe de superar tres pruebas; resistencia a la abrasión, corte por impacto y rigidez transversal.

A estas pruebas obligatorias de deben de añadir las siguientes; protección contra impactos en el tobillo y/o la espinilla, resistencia a la penetración de agua, resistencia al combustible y aceite en la suela, suela antideslizante, transpirabilidad de las partes superiores y absorción / desorción de agua del interior.

Exigir protección de ambos tobillos/maléolos, refuerzo estructural del talón, protección lateral del pie, protección frente a la abrasión producida por contacto con el vehículo y el pavimento.

La protección debería estar integrada en la estructura de la bota y no limitarse a un simple acolchado interior

Las botas deben ser impermeables y no hidrófugas, de Clase 3 según la UNE-EN 343:2019 para la ropa de protección contra la lluvia, la nieve, la niebla y la humedad del suelo.

El término "hidrófugo" se refiere a la capacidad de un material de repeler el agua en cierta medida, evitando que penetre o se absorba, a diferencia de impermeables que se utilizan como barrera para que el agua no se filtre debido a la presión que puede llegar a ejercer al caer sobre la prenda.

Subir el umbral mínimo de permeabilidad al vapor de agua a $\geq 3,0$ mg/cm²h y sustituir/objetivar el ensayo por el índice RET (Resistencia Evaporativa Total), fijando un máximo de RET ≤ 20 .

Aumentar el tiempo mínimo de resistencia a la penetración de agua de >24h a >48h, dado el uso en exteriores con lluvia prolongada propio de repartidores en moto.

Incorporar membrana impermeable-transpirable (tipo Gore-Tex o equivalente) en toda la bota, no solo en la suela.

Costuras impermeabilizadas en las zonas críticas.

Lengüeta con fuelle lateral para impedir la entrada de agua.

Sistema de unión entre lengüeta y caña que reduzca la entrada de agua.

Mantenimiento de la impermeabilidad después de ciclos de flexión y abrasión.

La bota deberá favorecer la evacuación del sudor y evitar la acumulación de humedad en el interior durante jornadas prolongadas por eso se debe incluir; Forro interior de alta transpirabilidad, plantilla absorbente, canales de ventilación internos, materiales de secado rápido, tratamiento antibacteriano y antifúngico y reducción de la acumulación de olores.

Los coeficientes de fricción actuales der las suelas (SRA: acero/glicerina 0,13-0,18; SRB: baldosa/detergente 0,28-0,32) cumplen justo el mínimo de la clasificación SRC. Para un uso con freno/pie de apoyo en moto sobre firme mojado, se propone:



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



- Elevar a $\geq 0,16$ (tacón) / $\geq 0,20$ (plano) en acero/glicerina.
- Elevar a $\geq 0,30$ (tacón) / $\geq 0,35$ (plano) en baldosa/detergente.

Añadir resistencia a hidrocarburos/combustibles (FO) de forma explícita como requisito obligatorio (no solo "aumento de volumen $\leq 12\%$ "), relevante por el contacto habitual con gasolina/aceite.

Bajar el límite de abrasión de la suela de $\leq 100 \text{ mm}^3$ a $\leq 80 \text{ mm}^3$ para mayor vida útil frente al desgaste por apoyo en pavimento.

Incluir ensayo de resistencia al deslizamiento sobre hielo y nieve compactada.

Verificar que el TPU mantiene sus propiedades de agarre y elasticidad a bajas temperaturas. Incorporar un dibujo de suela que sea multidireccional, con canales de evacuación de agua, con mayor superficie de contacto, adaptado a superficies mojadas, adecuado para subir y bajar de la motocicleta y que facilite el apoyo estable del pie durante las paradas.

Establecer valores de agarre superiores a los mínimos actuales, especialmente sobre: asfalto mojado, pavimento frío, baldosa mojada, superficies con humedad, hielo y nieve.

La plantilla ya incluye carbón activo y doble densidad; se podría añadir una zona de amortiguación diferenciada en el talón (gel o PU de mayor densidad) con valor de absorción de energía específico en esa zona, más allá del genérico $\geq 20 \text{ J}$ del calzado completo.

Especificar un valor concreto de resistencia al deslizamiento interior del pie (fricción plantilla-forro) para evitar rozaduras en trayectos largos.

Incorporar en la base de espuma de poliuretano una capa con propiedades termorreguladoras (por ejemplo, aluminizada), manteniendo la capacidad de absorción de humedad ya exigida. Forma anatómica. Anchura suficiente en la zona de los dedos, Talón correctamente sujeto, Caña flexible, Zona de flexión localizada en el lugar anatómico adecuado, Reducción de puntos de presión, Peso reducido, Plantilla amortiguadora, Amortiguación adicional en talón y antepié y Sistema de ventilación controlada.

Diseño que permita caminar con comodidad después de descender de la motocicleta.

Reducir el peso máximo establecido actualmente para el par de talla 43 de 1.300 g, fijando como objetivo una cifra inferior siempre que sea posible sin reducir las prestaciones de protección.

Sustituir o complementar el sistema de cordones con ganchos por un sistema de ajuste milimétrico mediante dial giratorio de cable técnico (tipo BOA®) o cremallera lateral con solapa de ajuste o cierre de velcro.

Botas moto verano

Debe mantenerse la protección frente a fuentes externas de calor cuando exista riesgo, pero reducir forros acolchados y materiales aislantes innecesarios. Para verano se considera preferible priorizar ventilación y resistencia a lluvia ocasional/salpicaduras. Como alternativa, puede utilizarse una membrana ligera ePTFE u otra solución impermeable-transpirable, con menor espesor y aislamiento que una bota de invierno.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Se propone una construcción mixta. La piel hidrofugada de mayor resistencia se conserva en puntera, talón, laterales expuestos, zona de cambio de marchas y otros puntos críticos. En las zonas no críticas se incorporan poliamida de alta tenacidad, Mesh 3D o tejido técnico equivalente.

Las zonas ventiladas deberán estar protegidas frente a piedras y partículas. La microperforación y los paneles ventilados deben aumentar el flujo de aire sin comprometer la resistencia a abrasión y desgarró.

El forro se sustituye por una estructura 3D/Air-Mesh de menor retención térmica, con alta ventilación, secado rápido y transporte activo de humedad. Se recomienda que la prestación se mantenga después de limpieza, lavado o envejecimiento. Los tratamientos antibacterianos o antifúngicos deberán ser duraderos y no depender exclusivamente de aplicaciones superficiales.

La plantilla debe seguir siendo extraíble y anatómica, con soporte moderado del arco plantar, amortiguación del talón, ventilación mediante perforaciones o canales, secado rápido, resistencia a deformación y posibilidad de limpieza. Se recomienda reducir el espesor delantero cuando sea compatible con la protección, para conservar sensibilidad sobre los mandos de la motocicleta.

Incorporar protectores de maléolo interior y exterior, refuerzo del tobillo, contrafuerte de talón, puntera estructurada y protección de la zona superior del empeine sometida al accionamiento del cambio. La propuesta recomienda exigir UNE-EN 13634 vigente cuando resulte aplicable, además de las normas generales de calzado de seguridad ya contempladas.

La suela y entresuela debe ser una solución ligera de PU/TPU o equivalente, con posibilidad de entresuela de menor densidad. Debe conservar resistencia a abrasión y flexión, estabilidad lateral, flexibilidad en antepié, agarre en seco y mojado, evacuación de agua y resistencia a hidrocarburos.

Se recomienda evaluar el comportamiento antideslizante mediante ensayos normalizados actuales

Mantener el aislamiento al calor ($\leq 22^{\circ}\text{C}$) frente a superficies calientes, y complementarlo con medidas frente a la radiación solar directa: tratamiento anti-UV en la piel o acabado de menor absorción térmica en zonas superiores.

Ventilación activa: Incorporar un sistema de ventilación activa tipo "air flow" mediante ojales o válvulas laterales en la caña, que favorezcan la circulación de aire con el movimiento del pie sin comprometer la protección de tobillo

Se propone reducir el peso máximo del par en talla 43 de 1.300 g a un rango de 1.100–1.150 g, sustituyendo parte del espesor de piel en zonas no críticas (fuera de puntera y talón) por piel microtroquelada o combinaciones piel/textil técnico, sin reducir la resistencia al desgarró exigida ($\geq 200\text{ N}$).

Sustituir el sistema de cordones con ganchos por un sistema de ajuste milimétrico mediante dial giratorio de cable técnico (tipo BOA®) o cremallera lateral con solapa de ajuste o cierre de velcro.

Cambiar color de las botas, por un color claro. Los tonos claros devuelven la mayor parte de la luz solar y del calor en lugar de absorberlo. Los colores claros se calientan mucho menos al sol directo en comparación con los tonos oscuros. Ayudan a mantener una temperatura corporal más baja y disminuyen el riesgo de fatiga por calor



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



CUBREPANTALÓN IMPERMEABLE

Existe una descompensación de prestaciones dentro del mismo lote: la parte inferior del cuerpo queda con un nivel de protección frente al agua inferior a la superior, pese a estar igualmente expuesta en la conducción de moto (salpicaduras, lluvia horizontal).

Igualar el requisito mínimo de estanqueidad del cubrepantalón a ≥ 20.000 Pa, alineándolo con el anorak

Reemplazar el recubrimiento básico de PU (rasqueta) por una membrana microporosa laminada de 3 capas (Poliamida Ripstop exterior + Membrana TPU/ePTFE + Forro protector interior ligero).

Añadir banda reflectante horizontal en la zona del bajo de cada pernera y certificar el cubrepantalón como complemento de alta visibilidad (contribuyendo a alcanzar la clase 3 del conjunto).

Añadir una solapa elástica o velcro de ajuste en el bajo que permita cerrar la prenda sobre la caña de la bota motorista.

Si el bajo del cubrepantalón no cubre o no cierra sobre la caña de la bota, el agua puede colarse por esa zona, reduciendo la eficacia conjunta de bota y cubrepantalón

El uso combinado con pantalón interior y bota puede generar acumulación de humedad y calor en la pierna durante el pedaleo/conducción, especialmente en verano.

Incorporar cremalleras de ventilación en la cara externa del muslo y declarar el valor Ret del tejido

El cubrepantalón está sometido a rozamientos frecuentes con el asiento de la motocicleta, zonas de carga, vehículos, mobiliario urbano y superficies de trabajo.

Se propone reforzar: Zona de rodillas. Parte interior de las piernas. Zona de asiento.

ANORAK REPARTO

El personal de reparto circula habitualmente por vías abiertas al tráfico, de día y de noche; la clase 2 es un nivel intermedio, no el máximo posible, se debe elevar a clase 3 (la máxima) añadiendo banda reflectante adicional en mangas y ajustando la superficie mínima de tejido de fondo y de banda retrorreflectante

Sustituir la membrana PE por ePTFE (como Gore-Tex) o PU laminado para mejorar la transpirabilidad ($\text{Ret} < 6 \text{ m}^2 \cdot \text{Pa/W}$) y resistencia al agua (> 20.000 Pa)

Evaluar la certificación conjunta anorak + chaleco desmontable conforme a EN 342, declarando el valor de aislamiento térmico total (Icler) del conjunto.

EN 342 es la norma de referencia para protección frente al frío severo y permitiría acreditar mejor el uso invernal ya previsto en la propia descripción del producto

Indicar expresamente la clase RET (clase 1, $\text{Ret} < 6$ = extremadamente transpirable; y mantenerla como requisito mínimo en la ficha.

Añadir además cremalleras de ventilación axilar ("pit zips") con rejilla de protección Aperturas regulables protegidas contra la entrada de agua.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



No se contempla ajuste de capucha regulable en el contorno facial (solo en nuca), ni cierre estanco en la zona de cuello cuando la capucha no se usa, la capucha además debe tener compatibilidad con casco. No reduzca el campo visual lateral. No se desprenda ni se desplace durante la conducción.

Incorporar un bolsillo interior o de pecho con compartimento acolchado para dispositivo móvil/PDA

Estudiar un acabado o membrana que permita ampliar la temperatura de lavado (hasta 40 °C) o el secado **en tambor** a baja temperatura, sin perder la impermeabilidad certificada.

Sustituir la guata **convencional** de 120 g/m² por fibra microtérmica reciclada de alto rendimiento

Reducir el peso a 120–140 g/m² (sin sacrificar resistencia) para mayor comodidad.

Reemplazar la rejilla elástica por un tejido termorregulador: Usar materiales como 37.5 o Coolmax para mejorar la gestión de la humedad.

Incorporar capas antibacterianas: Tratamiento con iones de plata o tecnología Sanitized para reducir olores.

Reforzar las costuras con cinta de sellado térmico en zonas críticas (hombros, axilas) para evitar filtraciones.

Añadir bolsillos interiores con cierre hermético (cremallera o velcro) para guardar dispositivos electrónicos de forma segura.

ANORAK MOTO

Se debe diferenciar entre anorak de reparto pie y anorak de reparto **moto**.

Debe tener las mismas características que el de reparto, pero adaptado al **reparto moto**.

La prenda carece de protección anti-impacto o resistencia a la abrasión certificada.

Se debe adaptar la prenda exterior para vestuario de protección de motociclistas. Certificación EN 17092 (Clase A / AA)

Incorporar protectores de material inteligente, Viscoelásticas CE Nivel 2 (EN 1621-1 / EN 1621-2): (tipo D3O® / Sas-Tec®) extraíbles y flexibles en hombros, codos y columna/espalda.

Volver al sistema de entrega de anorak en función de la zona donde se realicen las tareas, anteriormente existían las clases A, B y C.

ANEXO II PROPUESTA DE MEJORAS PRENDAS UNIFORME

PANTALÓN DE INVIERNO

La resistencia térmica de partida ($R_{ct} \geq 0,013 \text{ m}^2\text{K/W}$) se considera insuficiente para jornadas prolongadas a la intemperie durante el invierno. Se propone aumentar el aislamiento y añadir una barrera cortaviento efectiva.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Objetivo técnico propuesto: $R_{ct} \geq 0,040 \text{ m}^2\text{K/W}$, manteniendo como referencia la movilidad necesaria para el trabajo.

Incorporar una construcción tricapa o solución equivalente con membrana microporosa/cortaviento e interior confortable.

Controlar la permeabilidad al aire mediante UNE-EN ISO 9237; en uno de los documentos se propone como referencia $< 5 \text{ l/m}^2/\text{s}$.

Mantener un nivel de rociado ≥ 90 y exigir su conservación tras ciclos de lavado.

Utilizar acabado DWR libre de fluorocarbonos (PFC-Free/CO), cuando resulte compatible con el pliego.

Proteger las costuras críticas frente a la penetración de agua, especialmente en zonas expuestas.

Cinturilla posterior ligeramente elevada y sistema de ajuste estable para evitar desplazamientos durante el trabajo.

Rodillas preconformadas mediante pinzas o patronaje ergonómico.

Mayor libertad funcional en rodillas y caderas y elasticidad en las zonas de movimiento.

Pantalón invierno moto

Para el uso en motocicleta, conviene pasar de un pantalón laboral de invierno con refuerzos hacia una prenda específicamente concebida como protección para motorista conforme a UNE-EN 17092, según corresponda.

Definir los requisitos de abrasión, impacto y resistencia de costuras de acuerdo con la clase de protección seleccionada.

La selección definitiva de clase debe equilibrar protección, peso, movilidad y confort durante una jornada completa de reparto.

Los refuerzos textiles protegen principalmente frente a abrasión, pero no sustituyen a los protectores de impacto.

Incorporar protectores de rodilla y cadera conforme a UNE-EN 1621-1.

Preferentemente, protectores desmontables, flexibles y regulables en altura en rodillas.

Diseñar bolsillos interiores específicos que impidan el desplazamiento del protector durante la conducción.

Valorar protectores Nivel 1 o Nivel 2, según la clase de protección y el equilibrio entre seguridad y confort.

Facilitar la extracción de los protectores para el lavado y mantenimiento.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Ampliar las zonas de refuerzo, además de rodillas y caderas, a glúteos, laterales y zonas de mayor exposición o contacto, sin perjudicar la comodidad.

Valorar materiales de alta tenacidad, incluidas aramidas o tejidos técnicos equivalentes, cuando sean compatibles con el diseño y el pliego.

Se recomienda una construcción por capas:

- Capa exterior resistente a abrasión, desgarró y agua.
- Membrana impermeable, cortaviento y transpirable.
- Capa interior confortable y térmica, preferiblemente desmontable.

Se propone columna de agua $\geq 10.000 \text{ mm H}_2\text{O}$ y $\text{RET} \leq 12 \text{ m}^2\text{Pa/W}$ para la variante motorista

Sustituir el dobladillo simple por un sistema funcional compatible con botas: ajuste con velcro/corchete o equivalente.

Rodilla preformada y alojamiento regulable del protector, Mayor holgura funcional en rodilla y cadera y Tejido elástico en las zonas de movimiento.

PANTALÓN DE VERANO

Para el pantalón de verano se propone reducir peso, mejorar la gestión de humedad y ventilación y optimizar el ajuste. Para el pantalón motorista de verano se propone, además, establecer una clase de protección conforme a UNE-EN 17092, incorporar protectores de rodilla y cadera y reforzar costuras, zonas de impacto, visibilidad y estabilidad de la prenda.

Reducir el gramaje respecto de los 240 g/m^2 actuales a $160\text{--}180$ o $180\text{--}200 \text{ g/m}^2$. Una opción técnica es emplear tejido bi-elástico de alta tenacidad y, cuando proceda, estructura Ripstop 4-Way Stretch.

Optimizar la gestión térmica: RET objetivo $\leq 5 \text{ m}^2\text{Pa/W}$, con posibilidad de exigir $\leq 3,5\text{--}4 \text{ m}^2\text{Pa/W}$ si los ensayos y la resistencia requerida lo permiten.

Priorizar secado rápido y transporte de humedad, evitando membranas o acabados impermeables permanentes que dificulten la evacuación del calor. Cuando se requiera repelencia al agua, valorar un acabado DWR libre de PFC.

Incorporar paneles microperforados o zonas de ventilación en áreas de baja exposición a abrasión, especialmente entrepierna y otras zonas compatibles con el patronaje.

Mejorar la cinturilla mediante regulación lateral y/o grip interior antideslizante para mantener la camiseta/polo en posición.

Cambiar el color de los pantalones de verano, por un color claro. Los tonos claros devuelven la mayor parte de la luz solar y del calor en lugar de absorberlo. La ropa de colores claros se calienta mucho menos al sol directo en comparación con los tonos oscuros. Ayudan a mantener una temperatura corporal más baja y disminuyen el riesgo de fatiga por calor



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Pantalón verano moto

Convertir el requisito de 'refuerzos sintéticos' en un requisito de prenda de protección para motociclistas conforme a UNE-EN 17092.

Establecer como referencia mínima la Clase AA, pudiendo valorarse Clase AAA cuando los ensayos demuestren que puede alcanzarse sin comprometer de forma significativa el confort y la

Incorporar protectores desmontables y sustituibles de rodilla y cadera, con alojamiento estable y regulación vertical de la rodillera. Como referencia, UNE-EN 1621-1, preferentemente Nivel 2 para rodillas y Nivel 1 o superior para caderas.

Mantener el tejido de alta resistencia localizado en las zonas de mayor exposición: rodillas, caderas, asiento, zonas laterales y, cuando proceda, nalgas.

Incorporar malla técnica o microperforaciones en zonas de baja exposición a abrasión, y sistemas de ventilación regulable cuando sean compatibles con las zonas de protección.

Evitar aumentar indiscriminadamente el gramaje de toda la prenda. Se recomienda una construcción por zonas: alta exposición (máxima resistencia), exposición media (resistente y más ligera) y baja exposición (muy transpirable y elástica).

Exigir resistencia al desgarrar y de costuras en la prenda completa, especialmente en tiro, asiento, uniones de refuerzos y bolsillos.

Exigir los ensayos de abrasión por impacto y demás prestaciones aplicables de UNE-EN 17092 para la clase de protección seleccionada, de modo que se evalúe la prenda completa.

Preparar alojamientos para protectores de impacto y garantizar que no se desplacen durante la conducción.

Reforzar costuras críticas mediante doble aguja, costura de seguridad u otra solución equivalente, y controlar específicamente su resistencia.

Priorizar la secuencia: evacuación de humedad → ventilación → ligereza → secado rápido → protección.

Evitar forros voluminosos y membranas impermeables permanentes cuando perjudiquen la gestión térmica.

Revisar la resistencia térmica RCT: para una variante estival, evitar un aislamiento excesivo. Se propone utilizar un rango de referencia en lugar de imponer únicamente un mínimo; una de las propuestas sitúa dicho rango en 0,005–0,013 m²K/W.

Valorar un requisito de protección ultravioleta UPF ≥ 40 para el uso prolongado a la intemperie.

Cambiar el color de los pantalones de verano, por un color claro. Los tonos claros devuelven la mayor parte de la luz solar y del calor en lugar de absorberlo. La ropa de colores claros se calienta mucho menos al sol directo en comparación con los tonos oscuros. Ayudan a mantener una temperatura corporal más baja y disminuyen el riesgo de fatiga por calor



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



POLO MANGA LARGA

Se recomienda una estructura de punto técnico bicapa o interlock/piqué de mayor densidad, con una cara exterior resistente y una cara interior ligeramente afelpada o perchada (micro-fleece o solución equivalente). La estructura debe favorecer simultáneamente el aislamiento, la evacuación de humedad y la estabilidad dimensional.

Se propone 55–70 % poliéster técnico, 25–40 % algodón o fibra celulósica técnica y 3–8 % elastano, la exigencia final debería priorizar prestaciones verificables y dejar la composición dentro de un rango compatible con dichas prestaciones.

Elevar el gramaje actual de 180–210 g/m² a 220–260 g/m². El aumento de gramaje debe conseguirse mediante una estructura textil eficiente y no únicamente aumentando el espesor, para evitar una pérdida innecesaria de transpirabilidad.

Incrementar sustancialmente la resistencia térmica respecto del mínimo actual de $R_{ct} \geq 0,012$ m²K/W. Establecer un $R_{ct} \geq 0,020$ m²K/W o superior.

Mantener una elevada capacidad de evacuación del vapor y de transporte de humedad desde la cara interior hacia la exterior. Se propone $RET \leq 4$ m²Pa/W,

Incorporar una estructura textil más cerrada y limitar la permeabilidad al aire en las zonas expuestas, especialmente hombros, parte superior de brazos y zona cervical, sin comprometer la transpirabilidad.

La medida es especialmente relevante para desplazamientos en motocicleta y trabajos a la intemperie, donde el enfriamiento por viento puede reducir notablemente el confort térmico.

Incorporar un acabado hidrófugo exterior DWR, preferentemente libre de fluorocarbonos (PFC-free), destinado a repeler lluvia ligera y llovizna.

Mejorar el cuello actual de aproximadamente 75 mm mediante una construcción más envolvente, flexible y confortable, con cara interior suave y mayor protección cervical.

Debe evitarse una entretela excesivamente rígida. Se podrá incorporar una capa térmica adicional o una construcción Flex-Soft y un sistema de cierre que permita regular ventilación y protección frente al frío.

Sustituir o complementar el sistema rígido de puño con botones mediante una solución elástica técnica que mejore el sellado térmico de la muñeca, reduzca la entrada de aire y sea compatible con guantes.

La solución de mayor concreción propuesta es un canalé técnico de aproximadamente 60 mm, con.

Sustituir la tapeta tradicional de dos botones por una cremallera media de resina/espiral con protector de barbilla y tirador apto para guantes, o por una solución equivalente que permita regulación rápida de la ventilación.

Revisar el patronaje para facilitar elevación de brazos, conducción de motocicletas, manipulación de envíos, clasificación y carga/descarga. Garantizar suficiente longitud de espalda y mangas y margen para prendas interiores térmicas.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Mantener una actividad antibacteriana mínima del 95 % frente a *Staphylococcus aureus* después de los ciclos de lavado exigidos, reforzando la exigencia de permanencia durante la vida útil.

POLO MANGA CORTA

Reducir el gramaje actual de 170–190 g/m² por 150–170 g/m², para menor peso y carga térmica, mayor frescor.

La composición actual es de 100 % poliéster, valorar rPET certificado y, una pequeña proporción de elastano

Mantener prestaciones, mejorar movilidad y sostenibilidad.

Pasar de un tejido liso/microperforado estándar a uno micro-mesh y/o microperforación en la parte inferior del polo, y paneles en subaxilas mediante tejido microperforado o micro-mesh evitando transparencia excesiva. Favorece la ventilación, la evaporación y el confort.

Del actual RET ≤ 3 m²Pa/W / < 3 m²Pa/W, se debe pasar a un objetivo preferente ≤ 2 –2,2 m²Pa/W, para mayor transpirabilidad.

Estructura de tejido orientada a la evacuación del sudor: cara interior que transporte la humedad y cara exterior que facilite su dispersión y evaporación.

Valorar elementos reflectantes discretos en zonas adecuadas cuando sean compatibles con el diseño y los requisitos de seguridad..

Mantener o mejorar las prestaciones antibacterianas durante la vida útil de la prenda.

Priorizar soluciones de control del olor basadas en evacuación del sudor, secado, ventilación y actividad antibacteriana duradera, evitando depender exclusivamente de tratamientos superficiales.

CAZADORA SOFTSHELL

La cazadora puede utilizarse como prenda exterior independiente, por lo que debe disponer de una protección frente al agua cuantificable. Se recomienda una resistencia a la penetración de agua de al menos 10.000 Pa, con 15.000 Pa como nivel preferente. Las costuras críticas deben reforzarse y, cuando técnicamente proceda, termosellarse. Las cremalleras central y de bolsillos deben contar con protección frente al agua.

El acabado DWR debe evitar la saturación superficial del tejido. Se consolida la propuesta de incluir spray test UNE-EN ISO 4920 con grado ³ tras 20 ciclos de lavado. La protección frente al viento debe quedar expresamente definida mediante un límite máximo de permeabilidad al aire.

El RET es de 25 m²Pa/W, exigir un mínimo exigible ≤ 15 m²Pa/W; nivel preferente/valorable ≤ 10 m²Pa/W.

Se recomienda RCT ³0,060 m²K/W, evitando que el incremento del aislamiento perjudique la gestión del calor durante actividad física. Las cremalleras de ventilación bajo las axilas, protegidas frente a la lluvia, complementan la mejora.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Se recomienda además eliminar zonas de roce en cuello, axilas y puños, utilizar un forro técnico ligero y de baja fricción

Mantener las mangas desmontables, mejorando su patrón mediante diseño anatómico/preformado y codos articulados. Se recomienda una espalda ergonómica ligeramente prolongada, puños regulables, ajuste inferior mediante cordón elástico protegido y cuello alto con protector de barbilla. Incorporar un bolsillo interior acolchado, con cierre de seguridad

Dado que la cazadora puede utilizarse sin el anorak, se recomienda incorporar elementos reflectantes en mangas y espalda, para aumentar la visibilidad en condiciones de baja luminosidad.

Como mejoras complementarias, se puede valorar protección UV UPF ³30-40 y un tratamiento antibacteriano certificado del forro interior, especialmente por tratarse de una prenda de uso intensivo y exposición prolongada.

CHALECO CON BOLSILLOS

Composición 53% algodón + 35% poliéster + 12% elastomuliéster Reducir algodón (48-50%) y aumentar poliéster reciclado (RPET), manteniendo el elastano Mejora el secado rápido y reduce la absorción de agua/sudor sin perder el tacto natural del tejido

Peso del tejido 175 g/m² ± 10 gr (valor único) Definir dos variantes: 160-165 g/m² (entretiempo/verano) y 175-185 g/m² (invierno) Un único peso fijo no se adapta a las necesidades estacionales de transpirabilidad.

RET (resistencia al vapor de agua) ≤ 2,5 m²Pa/W (general) ≤ 2,0 m²Pa/W en espalda y axilas; ≤ 2,5 en el resto Mayor transpirabilidad en las zonas de mayor sudoración del cuerpo.

No se contempla Repelencia al agua, exigir hidrofugado DWR con nivel mínimo (spray test ≥ 80) Protección frente a lluvia ligera, relevante para personal que trabaja en exterior.

Pilling tras lavado, solo se evalúa en estado nuevo. Exigir el mismo umbral (≥4) también tras ciclos de lavado Garantiza que la prestación se mantiene tras el uso y mantenimiento continuado

No se contempla elementos reflectantes, Incorporar cintas o vivos reflectantes certificados EN ISO 20471 en pecho y espalda Personal que circula por vía pública, en ocasiones con poca luminosidad.

CALZADO DE INVIERNO

Incorporar una capa térmica localizada en la zona de la puntera y laterales, evitando un acolchado excesivo en toda la superficie.

Mejorar el aislamiento de la plantilla mediante una capa inferior de baja conductividad térmica.

Mantener una buena evacuación del vapor para evitar que la humedad interior reduzca la sensación térmica.

Establecer un requisito de aislamiento térmico más homogéneo entre las distintas tallas.

Evitar espesores excesivos de los materiales que puedan reducir la flexibilidad del calzado.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



La suela es uno de los elementos en los que sería especialmente recomendable incrementar las prestaciones. Mayor superficie efectiva de contacto en el talón y antepié. Dibujo multidireccional para favorecer la estabilidad durante cambios de dirección. Canales de evacuación de agua para superficies mojadas. Compuesto TPU/PU con mayor resistencia a la abrasión

Membrana estanca obligatoria para eliminar la opción de forro textil simple y exigir Membrana Impermeable-Transpirable con costuras 100% termoselladas.

Hidrofugación superior para reducir la absorción de agua del corte de piel tras 120 min del 15% actual a $\leq 8\%$.

Aislamiento al Frío (CI) e Hidrólisis para aislamiento plantar frente al frío (caída de temperatura interior $\leq 6^\circ\text{C}$ e incluir una plantilla con capa inferior de fieltro/aluminio reflectante.

Mejora en Adherencia: Actualizar el agarre a las exigencias SRC / SR de la norma UNE-EN ISO 20345:2022, aumentando el taco a $\geq 3,5\text{mm}$ con diseño autolimpiante para evitar resbalones en mojado, nieve o barro.

La horma ancha definida en el documento es adecuada como punto de partida, pero sería conveniente concretar técnicamente la ergonomía. Para ello se propone: Definir una horma diferenciada para pie masculino y femenino, Incrementar ligeramente el volumen disponible en la zona de los dedos. Evitar presiones sobre el primer y quinto metatarsiano. Incorporar un talón con sujeción suficiente para evitar desplazamientos internos.

Sustituir el sistema de cordones con ganchos por un sistema de ajuste milimétrico mediante dial giratorio de cable técnico (tipo BOA®) o cremallera lateral con solapa de ajuste o cierre de velcro

CALZADO DE VERANO

Rediseñar el corte "tipo náutico" por un formato Sport-Casual para evitar rozaduras en el talón de Aquiles en caminatas estivales prolongada.

Diseño unisex basado en una horma que contemple las diferencias morfológicas entre pies masculinos y femenino

Sustitución de Material Exterior: Reemplazar la piel for hidrofugada densa 1,6-1,8 mm por Piel Serraje Perforada o Mesh Técnico 3D de alta tenacidad.

Reducir el peso y aumentar significativamente la capacidad de evacuación del calor y del sudor, manteniendo la protección frente al agua 3.2. Se propone reducirlo a $\leq 900\text{ g/par}$ en talla 43.

Sistema de microperforaciones laterales en la entresuela con rejilla de protección contra la entrada de pequeñas piedra

Mejora de la transpirabilidad, para ello se debe; Incrementar el requisito mínimo de permeabilidad al vapor de agua, utilizar forros textiles técnicos de elevada capacidad de absorción y rápida desorción, incorporar canales internos de circulación de aire y favorecer la evacuación de humedad en la zona plantar-metatarsal.

Reducir materiales impermeables innecesarios en zonas que no sean críticas para la estanqueidad.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Diseñar la plantilla para que facilite la evaporación y secado.

Para el modelo de verano se propone una suela ligeramente más flexible que la del modelo de invierno.

El modelo de verano debería conservar la horma ancha establecida en el documento, pero con una adaptación más precisa a la forma del pie con mayor espacio funcional para los dedos, talón correctamente sujeto, flexión localizada en la zona de los metatarsianos, reducción de puntos de presión y lengüeta flexible y de bajo volumen.

Sustituir el sistema de cordones con ganchos por un sistema de ajuste milimétrico mediante dial giratorio de cable técnico (tipo BOA®) o cremallera lateral con solapa de ajuste o cierre de velcro.

Cambiar el color de los pantalones de verano, por un color claro. Los tonos claros devuelven la mayor parte de la luz solar y del calor en lugar de absorberlo. La ropa de colores claros se calienta mucho menos al sol directo en comparación con los tonos oscuros. Ayudan a mantener una temperatura corporal más baja y disminuyen el riesgo de fatiga por calor

ANEXO III OTRAS PROPUESTA DE MEJORAS

Las Epis, las prendas del uniforme y el calzado deben de tener un patronaje y una horma respectivamente, que tengan en cuenta la diferente morfología entre hombre y mujeres.

Entrega de botas de invierno y de verano teniendo en cuenta no es viable tener un modelo para todo el año, esto hace que la bota no se útil en ninguna época, lo que lleva a pasar frío y a tener los pies mojados cuando llueve, y a sufrir mucho calor en los pies en verano, creando problemas de discomfort, que pueden poder en riesgo la salud de la plantilla.

También se hace necesario volver a entregar pantalones de invierno y de verano, que al igual que con las botas, no es asumible tener un modelo para todas las estaciones, ya que esto impide que estas prendas se confeccionen con las mejores características técnicas teniendo en cuenta cada época del año.

Los pantalones de motoristas se deben clasificar como Epis, Actualmente los pantalones de moto llevan como protección un refuerzo de fibra sintética en rodillas y caderas con el fin de evitar las posibles quemaduras en la piel en caso caída y arrastre de la persona por el asfalto. Teniendo en cuenta que además hemos pedido que se cambie esto refuerzos sintéticos por unos que cumplan la normativa conforme a la UNE-EN 17092.

Entrega de cubrepantalones a la plantilla de reparto a pie, hasta ahora cuando llueve, esta plantilla reparte con las piernas mojadas, debido a que cuando llueve durante mucho tiempo o llueve mucho se mojan la ropa por no tener un cubrepantalón, epi que si tienen los motoristas.

Entrega de botas de invierno a la plantilla de reparto a pie, es mejor para el frío y la lluvia.

Entrega de jerséis, bufandas y guantes para el reparto, actualmente existen guantes de diferentes tejidos que protegen del frío y el agua durante el reparto, a la vez permiten la utilización de la PDA y permiten escribir, sin tener que quitarse los guantes.



Confederación General del Trabajo

Sindicato Federal de Correos y Telégrafos



cgtcorreoscomunicacion@gmail.com



cgtcorreosfederal.es



Entrega de uniforme a la plantilla de los centros logístico, actualmente la plantilla con puesto de agente, que trabajan en los grandes centros de la S.E. Correos y Telégrafos S.A, no disponen de un uniforme, tanto de invierno, como de verano, y solo se les entrega un chaleco de alta visibilidad; y no a todos, un chaquetón de carga y descarga.

Esta situación obliga a la plantilla a tener que usar ropa de su propiedad para poder realizar su trabajo, ropa que no siempre es la adecuada para su seguridad y salud.

CGT CORREOS

CGT CORREOS