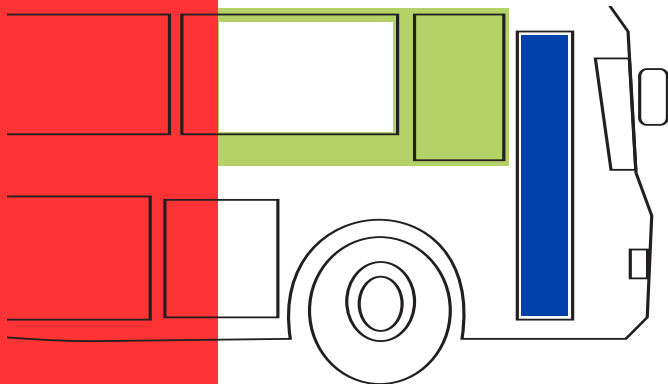


AUTOBUSES URBANOS E INTERURBANOS: CONDUCCIÓN, TRANSPORTE DE VIAJEROS Y PROTECCIÓN DE LA SALUD DE LOS CONDUCTORES





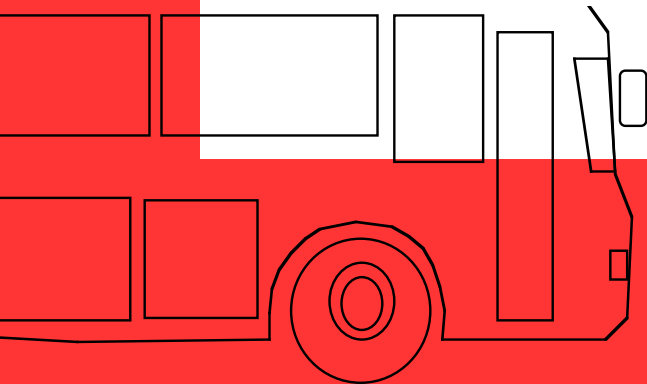
AUTOBUSES URBANOS E INTERURBANOS:

CONDUCCIÓN, TRANSPORTE

DE VIAJEROS

Y PROTECCIÓN DE LA

SALUD DE LOS CONDUCTORES



II plan director en prevención de riesgos laborales de la comunidad de madrid (2004-2007)

AUTOBUSES URBANOS E INTERURBANOS: CONDUCCIÓN, TRANSPORTE DE VIAJEROS Y PROTECCIÓN DE LA SALUD DE LOS CONDUCTORES

Primera edición: noviembre 2006

Promueve: CC.OO. de Madrid

Dirige: Secretaría de Salud Laboral de CC.OO. de Madrid

Coordina: Teresa San Juan Fernández

Realiza: Laura Trigueros Cortés

D.L: M-46007-2006

Realización e impresión:



Oficina comercial:

C/ Sebastián Herrera 12-14, 1ª planta

Tel: 91 527 54 98/ 91 536 53 31

unigraficas@unigraficas.es

www.unigraficas.es

I. Problemas de salud más frecuentes	8
1. Lesiones musculoesqueléticas	8
▪ <i>Estado del vehículo</i>	8
▪ <i>Trazado del terreno en mal estado (badenes, obras...) y densidad del tráfico variable</i>	9
2. Problemas de próstata	9
3. Aislamiento de la persona	10
▪ <i>Dificultades para conciliar vida laboral con la vida social y familiar</i>	10
▪ <i>Escaso y/o nulo apoyo de los superiores</i>	11
4. Cansancio y fatiga	11
5. Estrés	12
6. Otros factores generadores de estrés	13
▪ <i>Agresiones a los conductores</i>	13
II. Factores de desigualdad	14
1. Doble presencia	14
2. Presiones internas y externas a la empresa en relación con su género	14
III. Las quejas o las reivindicaciones	15
IV. Conclusión	17
V. Hábitos saludables	18
1. Alimentación y salud laboral	19
2. Actividad física y salud laboral	21

PRESENTACIÓN

CC.OO. es parte firmante con la Comunidad de Madrid, la organización empresarial CEIM, y UGT del *II Plan Director en Prevención de Riesgos Laborales*, el cual quiere seguir aunando en el compromiso de Administraciones, empresarios y sindicatos para combatir de manera activa la siniestralidad, fomentando la cultura de la prevención de riesgos, integrando ésta en los sistemas de gestión de las empresas y mejorando el control del cumplimiento de la normativa de prevención en las mismas.

Para alcanzar este objetivo fija tres grandes líneas estratégicas. La primera persigue promover un enfoque global del bienestar en el trabajo, en sus dimensiones física, moral y social; la segunda, difundir e implantar la cultura de la prevención, y la tercera, promover la corresponsabilidad de los interlocutores sociales, institucionales y de la sociedad civil en la prevención.

Dentro de las actuaciones emprendidas por CC.OO. de Madrid en el marco del *II Plan Director*, os presentamos esta publicación que pretende aportar su contribución al logro de unas mejores condiciones de seguridad y salud en el trabajo en el sector de los conductores de autobuses urbanos e interurbanos de nuestra Comunidad.

Carmelo Plaza Baonza

Secretario de Salud Laboral de CC.OO. de Madrid

INTRODUCCIÓN

El modelo actual de transporte tiende a alejar las zonas de residencia de los lugares de producción, generando una mayor necesidad. Por este motivo y por la importancia cada vez mayor del transporte colectivo, la profesión de conductor de autobuses urbanos e interurbanos es una profesión esencial en la vida de esta ciudad.

No obstante, con frecuencia olvidamos que el transporte, que nos permite a muchos llegar a nuestros destinos todos los días, implica que los trabajadores que desarrollan esa actividad estén sometidos a una serie de riesgos que pueden derivar en determinadas enfermedades y, en definitiva, en un malestar psicofísico que ha llevado a que dichos trabajadores demanden a su sindicato CC.OO. y a la federación a la que pertenecen, la Federación de Comunicación y Transportes, un estudio sobre sus condiciones de trabajo.

De ese estudio cabe señalar algunos de los temas que a continuación, y de una manera mucho más resumida, aquí se describen.

I. Problemas de salud más frecuentes

1. Lesiones musculoesqueléticas

El mantenimiento de una misma postura (en este caso estar sentado) durante una jornada, como mínimo, de ocho horas puede causar lesiones corporales.

Además, los asientos suelen estar mal diseñados o no disponen de medios de ajuste para mejorar el apoyo y la comodidad en períodos prolongados, lo que da lugar a molestias de espalda, daños musculares y óseos.

“... el tema de los dolores de espalda, dolores musculares y operaciones causadas por estos temas, pues tenemos muchísimos. Hay más de 15 y 17 personas mensuales de baja. Todo relacionado con estos temas”.

- Estado del vehículo

“Las suspensiones van mal, Madrid está llena de pivotes, todos los barrios periféricos badenes y badenes, cada vez que tú coges un badén con un coche que no tiene suspensión, la columna es la que lo sufre, si encima vas en tensión porque no llegas pues sufre más la columna; no es lo mismo una columna relajada que una columna en tensión donde tienes todos los músculos en tensión, ¿Qué pasa? Dolores”.

- Trazado del terreno en mal estado (badenes, obras...) y densidad del tráfico variable.

“También hay un elemento en Madrid, bueno es un elemento generalizado, pero creo que Madrid es la estrella de las estrellas: es el colapsamiento permanente del tráfico, porque hay mucho, en primer lugar, y a ese mucho se incrementa la situación de obras existentes en Madrid que es un verdadero caos en ese sentido”.

2. Problemas de próstata

Una queja generalizada entre los trabajadores del sector de conductores de autobuses es la presión de la empresa de hacer un servicio en el tiempo previsto por la misma, la presión de los usuarios que exigen se cumpla el horario de la ruta, también establecido por aquélla, y la falta de recursos suficientes para la higiene personal y las necesidades fisiológicas (baños) influyen en los problemas de próstata.

“Con el agravante que esta empresa tiene la costumbre de poner las cabeceras y los finales en el mismo sitio, con lo cual tú llegas después de dos horas con la vejiga hasta arriba y tienes veinte (usuarios) en la parada; que es que te da hasta miedo bajarte”.

3. Aislamiento de la persona

- Dificultades para conciliar vida laboral con la vida social y familiar

La organización del trabajo diseñada sin tener en cuenta la persona del trabajador también influye en este aspecto. En general, todas las empresas establecen las condiciones de trabajo en base a unos criterios cuantitativos con el fin de conseguir unos resultados objetivos. Se considera al trabajador como un mero instrumento para alcanzar esos fines y se desprecian sus necesidades. En el caso de los conductores de autobuses se prima la necesidad de dar un servicio a los clientes, la rapidez del mismo, la reducción de costes... y se relega a un segundo plano las propias necesidades del trabajador .

Las consecuencias van desde la pérdida de relación con familiares y amigos, pasando por un aislamiento más o menos importante y, en última instancia, en una pérdida afectiva evidente.

“Este problema no se queda en el autobús; esa persona, ese estado de ansiedad, de tensión, de crispación lo lleva a la familia, lo lleva a su casa, lo lleva a sus amigos. En definitiva a veces nos convertimos en un ser asocial. Por eso cuando la mujer nos plantea que quiere ir al Corte Inglés, porque se está toda la semana en casa, pues viene el conflicto. Yo no voy al Corte Inglés así

me maten, porque ya estoy harto de los viajeros, de Madrid, etc., con lo cual eso es una olla de presión y no en vano hoy tenemos un porcentaje muy elevado de bajas por problemas de ansiedad entre los conductores, pero muy elevado”.

- Escaso y/o nulo apoyo de los superiores

Pero quizá, lo más grave no es la presión de los superiores o el individualismo al que se llega; lo peor es cuando para cumplir con un trabajo organizado e impuesto por la dirección de la empresa el trabajador se ve envuelto en un accidente de tráfico o en un imprevisto similar y ésta se desentiende del problema. De hecho, en muchos casos tiende, a priori, a culpabilizar al trabajador. El sentimiento de soledad y aislamiento es aún mayor en estas situaciones.

“Es una cosa muy desagradable cuando llegas a un abogado y le preguntas y te dice que la empresa es subsidiaria pero, que si la empresa dice que no quiere saber nada y el seguro dice que no quiere saber nada, tienes que pagar tú todo”.

“ No, si aquí no hay problema, pero hay empresas que se lavan las manos”.

4. Cansancio y fatiga

El cansancio que acumula el trabajador no es sólo por una jornada al volante más o menos extensa, también

se debe a que los descansos no siempre se pueden hacer por motivos ajenos al trabajador; las necesidades de realizar una ruta en un tiempo previsto pero muy ajustado y sin tener en cuenta factores como el tráfico, las obras en carretera y calles, los accidentes y otros imprevistos hacen que el trabajador se vea presionado y no descanse lo suficiente.

“Que el pensamiento de la empresa es ése, que si te sobran 7 u 8 minutos ése es el descanso”.

La fatiga tiene una estrecha relación con el sueño. Algunos investigadores consideran que más del 40 por ciento de los accidentes están estrechamente relacionados con la fatiga. La fatiga puede estar motivada por una intensa actividad física, o una mezcla de actividad física e intelectual. Pero también puede ser una fatiga mental, como consecuencia de una fuerte tensión emocional o de trabajo intelectual intenso.

5. Estrés

El estrés laboral se define como un fenómeno psicosocial de ansiedad, apatía, depresión, fatiga, irritabilidad... motivado por factores o situaciones estresantes derivados del trabajo.

“Los riesgos son de dos tipos: uno es de tipo psicológico, que es el más grave, la tensión permanente que un conductor lleva pues es terrorífica. Presión que influye en el carácter, no sólo con los

viajeros, que obviamente nos comportamos mal con ellos y ellos se comportan mal con nosotros y eso es un toma y un trae, quién es más y quién es menos, pues dependiendo de cómo te vaya el día y de cómo se te haya presentado el conflicto..”.

6. Otros factores generadores de estrés

- Agresiones a los conductores

Los conductores, a menudo, son víctimas de agresiones de diversa índole por parte de los usuarios. Las posibilidades de sufrir agresiones, robos, asaltos... se incrementan si el trabajo se desarrolla durante la noche. Los conductores con horario nocturno y los búhos durante el fin de semana son los más susceptibles de ser objeto de conflictos de este tipo. Las consecuencias no son sólo físicas cuando de hecho la agresión se produce, sino que la mera posibilidad de que puedan producirse es generadora de estados de tensión y estrés que se materializarán en dolencias físicas diferentes y secuelas psicológicas distintas.

“Ha habido gente con crisis de ansiedad porque la gente, porque los viajeros le han querido pegar...”.

II. Factores de desigualdad

“Está claro que esta empresa estaba preparada y sigue siendo de hombres... horarios, turnos, manera de trabajar, instalaciones”.

▪ Doble presencia

Las mujeres se han incorporado al mercado de trabajo sin que se hayan producido cambios importantes en quién y cómo se realiza el trabajo doméstico y la atención a las necesidades familiares. Esta realidad genera la “doble presencia” o necesidad de atender las demandas del trabajo doméstico y el trabajo asalariado, produciendo sobrecarga de trabajo, agotamiento y estrés.

“Es que esos hombres llegan a su casa y les tienen todo hecho. A ti te ponen un turno partido, que es lo que me pasó a mí, y tuve que pedir la jornada reducida porque es que no puedo más. O me voy de aquí o hago algo porque llegabas a las seis de la tarde a tu casa y te apetece echarte pero ponte a recoger, mínimo la casa, y a hacer la comida. Tu marido recién levantadito de la siesta y tú muerta desde la cinco de la mañana y todo por hacer. Entonces es imposible. Para una mujer esta empresa es terrible, mucho peor que para ellos”.

▪ Presiones internas y externas a la empresa en relación con su género

Las trabajadoras están sometidas a presiones, tanto dentro como fuera de la empresa, por el hecho de ser mujeres. Se sienten observadas por los compañeros, diferentes, sometidas a una desconfianza continua.

“Es que raro es el día que no te cruzas con un compañero y no te hace algún comentario. Yo que sé, ayer mismo “¡ah!, ¿pero a ti también te sacan a Buenavista?” Por qué no me van a sacar a mí a Buenavista si soy una correturnos más. Todavía creen que como somos chicas...”

“Mira a mí el lunes me sube uno y me dice: “¡Hombre!, hoy nos costará más barato el viaje”, y le digo que por qué lo dice, “porque como nos han puesto una chica en la línea y ¿qué haces?”

III. Las quejas o las reivindicaciones

Los propios trabajadores plantean demandas tales como:

- Reconocimiento de la enfermedades profesionales y tramitación de las enfermedades causadas por el trabajo, como: apnea del sueño, lesiones osteoarticulares, digestivas, etc.
- Reconocimiento de accidentes de trabajo (enfermedades o lesiones en horario de trabajo, en las que les

plantean dificultades de la tramitación como accidente).

- ❑ Vigilancia específica de la salud, realizada en horario de trabajo.
- ❑ Servicios y vestuarios diferenciados para las trabajadoras.
- ❑ Atención especial en caso de demandas o juicios, protección del trabajador.
- ❑ Ejercicios preventivos de lesiones en horario de trabajo, facilitar asistencia de fisioterapeuta, rehabilitación y similares.
- ❑ Adaptación del vehículo al trabajador y diseño ergonómico del mismo.
- ❑ Reducir la edad de jubilación.
- ❑ Participación activa y real de trabajadores y trabajadoras.
- ❑ Concienciación/ formación del trabajador.
- ❑ Concienciación/ información del ciudadano.

IV. CONCLUSIÓN

A las deficiencias ergonómicas, a los horarios de trabajo excesivos, al ruido y a la ansiedad por cuestiones económicas se suman los factores de estrés psicológico y fisiológico y la fatiga provocados por el tráfico intenso, la deficiencia de los pavimentos, las condiciones meteorológicas desfavorables, la conducción nocturna, el miedo a asaltos y robos, la preocupación por el mal estado del vehículo y la concentración intensa y sostenida.

Muchos aspectos de la vida de un conductor contribuyen al deterioro de su salud. Las largas jornadas de trabajo y a la necesidad de comer en la carretera favorecen las deficiencias nutricionales. El estrés y la presión ejercida por los compañeros llevan al consumo de fármacos, muchos de ellos sin control médico y/o incompatibles con la conducción.

Todos los riesgos descritos son evitables o, al menos, controlables. Como ocurre con la mayoría de las cuestiones de salud y seguridad, hay que combinar remuneración adecuada, formación de los trabajadores, regulación sindical sólida y cumplimiento estricto de las normas por parte de la patronal. Si los conductores reciben una retribución proporcional a su labor, basada en horarios de trabajo razonables, disminuye el incentivo a elevar la velocidad, trabajar un número de horas excesivo, conducir vehículos poco seguros...

Si la dirección de las empresas invierte en vehículos de fabricación óptima y asegura su inspección, reparación

y mantenimiento periódicos, las averías y los accidentes se reducirán drásticamente. Las lesiones ergonómicas disminuyen cuando las empresas costean la dotación de cabinas de conducción bien diseñadas, con asientos plenamente ajustables y mandos correctamente colocados, mejoras éstas que ya se ofrecen en el mercado. El mantenimiento correcto, en especial de los circuitos de escape, atenúa la exposición al ruido.

Los trabajadores deben recibir formación adecuada sobre conducción, detección de riesgos en el vehículo y actuación rápida en caso de emergencia.

Por último, los conductores necesitan de una vigilancia de la salud para verificar su aptitud para el trabajo, detectar precozmente enfermedades y evitar un deterioro temprano de su salud.

v. Hábitos saludables

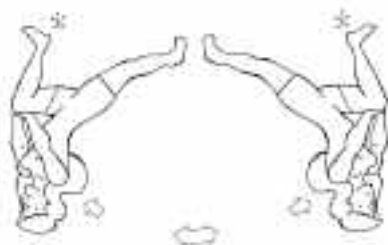
La alimentación y la actividad física son factores que condicionan el desarrollo físico, la salud, el rendimiento y la productividad de las personas. Las condiciones de trabajo de los conductores de autobuses urbanos e interurbanos dificultan e impiden, en muchos casos, adoptar estos hábitos saludables y necesarios. Los horarios, la presión del tiempo, la falta de descansos, ausencia de tiempo libre, el cansancio, el acortamiento de las horas de sueño... son aspectos de la organización del trabajo sobre los que hay que incidir para

que estos hábitos tan necesarios para una vida laboral y extralaboral saludable no sean sólo una recomendación de los profesionales médicos inalcanzable sino una realidad.

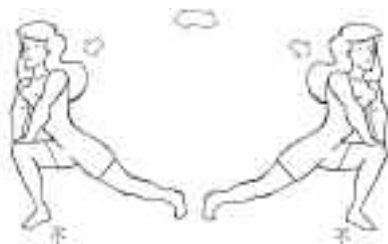
- Actividad física y salud laboral

Por tanto, no es suficiente con proporcionar información al trabajador; éste ha de tener las condiciones para poder ponerla en práctica y evitar así comentarios como el siguiente, producto de la situación actual que sufren muchos de los trabajadores del sector:

“...Una cosa que a mí me hace mucha gracia es que de vez en cuando el servicio de prevención de riesgos nos manda en la nómina los trípticos, no sé qué, cómo hacer ejercicios dentro del autobús, que si mueva usted los brazos así...y la mayoría de los autobuses llevan el asiento tan ajustado que si quieres meter la mano aquí no puedes porque te da.”

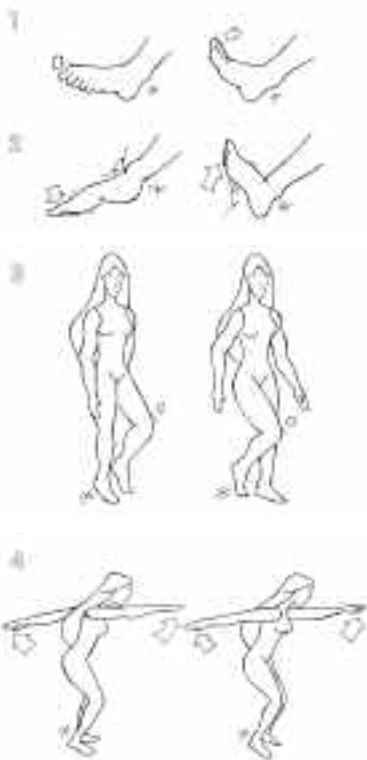


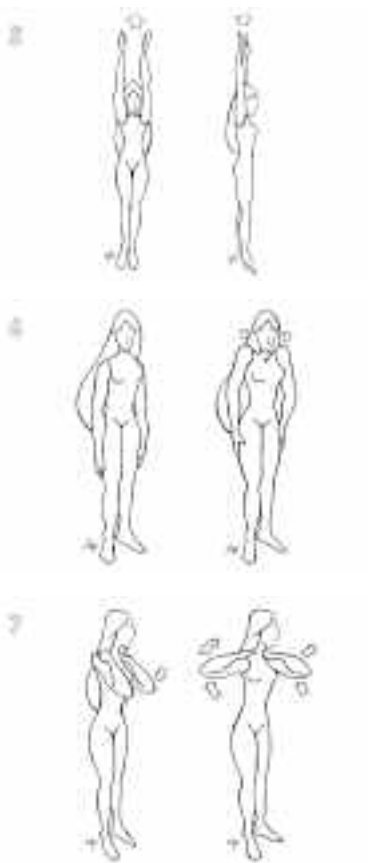
ejercicios

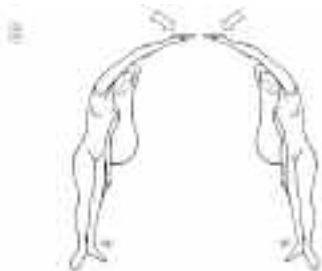


gimnasia en pesca

*barril







ejercicios de acondicionamiento

*trind

1



2



3



2b

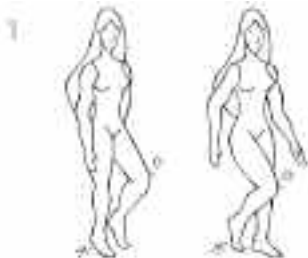


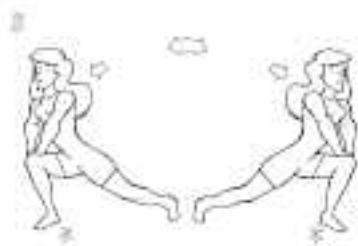
2c



ejercicios preventivos

* bairá





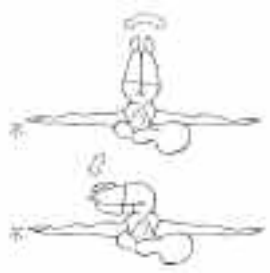
100



101



102



100



111

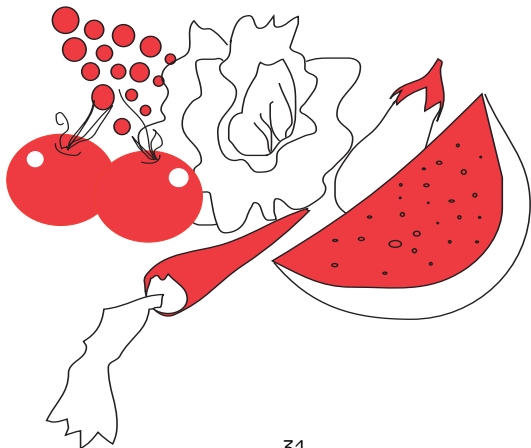


Alimentación y salud laboral.

La dieta que se presenta a continuación es sólo una orientación de lo que podría ser una recomendación básica atendiendo al tipo de trabajo del conductor de autobuses. Se ha de tener en cuenta, no obstante, la supervisión y control de un especialista en nutrición para la realización de cualquier dieta.

Dicha información ha sido obtenida de la siguiente página web:

www.trabajoyalimentacion.consumer.es



Alimentos que no deben faltar

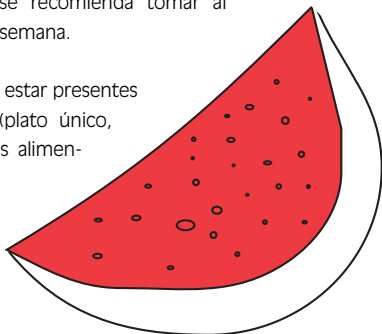
🍏 *Como primer plato:* conviene incluir diariamente una ensalada o un plato de verdura cocida sola o combinada con arroz o pasta o patata o legumbre o bien como acompañamiento de los segundos platos.

■ **Platos de arroz o pasta**, deberían estar presentes entre 1 y 2 veces por semana.

■ **Las legumbres**, se recomienda tomar al menos dos veces por semana.

■ **Las patatas** pueden estar presentes a diario en la dieta (plato único, combinadas con otros alimentos o de guarnición).

■ **El pan** aporta un tipo de energía semejante a la del arroz, la pasta, la patata o la legumbre. En caso de que el primer plato se elabore a base de dichos alimentos, se podrá prescindir de él o en cualquier caso moderar su consumo, aunque esto dependerá de las necesidades calóricas de cada persona.



Si fuera del trabajo en el tiempo de ocio se llevan a cabo actividades de esfuerzo físico intenso, se deberá cuidar al máximo el aporte de todos los alimentos mencionados para compensar el gasto extra de energía.

ar en la alimentación diaria...

🍏 *De segundo plato*, carne o pescado con igual frecuencia semanal (o menos pescado, entre 3 y 4 veces por semana) y huevos; está permitido tomar hasta 6 unidades por semana, si no existe contraindicación médica.

🍏 *De postre*, conviene inclinarse por la fruta fresca. Al menos 2 piezas al día y que una de ellas sea cítrica o rica en vitamina C (kivi, melón, fresas...). Hay que aprovechar la fruta de temporada, más económica y sabrosa que la que no lo es.



■ Dos vasos **de leche** contienen el calcio necesario para el mantenimiento de los huesos. Si no se toma leche, el alimento de elección es el queso, el yogur u otra leche fermentada similar.

■ Grasas de **condimentación**: conviene utilizar especialmente el aceite de oliva pero sin olvidarnos de los aceites de semillas (girasol, maíz, soja); todos ellos son ricos en grasas insaturadas cardioprotectoras. La mantequilla y la margarina es preferible que las consuma en crudo, ya que se digieren mejor.

■ Es necesario beber **líquidos** suficientes. La bebida más recomendable es el agua, pero también se pueden tomar infusiones suaves, caldos, sopas, zumos, etc.



Instituto Regional de Seguridad
y Salud en el Trabajo
CONSEJERÍA DE EMPLEO Y MUJER

Comunidad de Madrid



**Salud
Laboral**

CC.OO.

unión sindical de madrid región
www.madrid.ccoo.es

