

Los trastornos del sueño en el trabajo de conducción por carretera

Araceli Larios Redondo y Gabriel Moreno Jiménez

INTRODUCCIÓN

Aunque desde los años noventa venimos demostrando que el sector con mayor índice de accidentalidad es la carretera junto con el de la pesca, todavía se considera a la construcción como el sector con mayor accidentalidad. Por esto el control administrativo de las condiciones de trabajo es mayor. Las razones de esta percepción pueden ser varias. Una de ellas es la mezcla que se produce en los accidentes de carretera entre los accidentes de conductores profesionales y los de ocio o uso personal del vehículo, con lo que el accidente laboral vial se difumina. Otra se debe a que el accidente en carretera es un suceso individual y alejado del lugar de residencia por lo que la repercusión se reduce al entorno familiar. Mientras que en la construcción el accidente se produce a la vista de todos y tiene, por tanto, una mayor repercu-

sión. Una tercera causa es la acción sindical. La construcción es un sector con una afiliación sindical tradicionalmente elevada. Y la acción sindical resulta más eficaz pues los trabajadores están agrupados en centros de trabajo próximos. Sin embargo, en la carretera el trabajador realiza su tarea en solitario siendo más difícil la acción colectiva y la defensa de los derechos a unas mejores condiciones de trabajo. Esta aseveración es importante porque desgraciadamente los responsables de organizar los procesos productivos no disponen de una cualificación profesional adecuada. O sólo tienen en consideración el producto y los equipos. El trabajador es considerado como una mercancía más con la ventaja de que es un valor sustituible, y si se daña o deteriora va a cargo del contrato de trabajo. La rotura de una máquina puede arruinar a una pequeña empresa, pero la muerte de un trabajador no ocasiona ningún daño a la

misma. Ha sido la acción sindical la que ha puesto algún freno a esta desprotección del trabajador en la acción laboral. Luego han surgido las leyes, la conciencia social, etc.

Esto es lo que ha sucedido en el transporte. Hoy día se realizan jornadas y seminarios sobre la seguridad y la salud en los diferentes sectores del transporte, hay reuniones internacionales y hasta el Ministerio de Fomento ha financiado estudios a instancias de sindicatos y patronales del sector para conocer la salud de los conductores profesionales.

Dado el estado de salud que sienten los conductores, estos comenzaron hablando sobre las enfermedades profesionales del sector, sin comprender que éstas se consideran por el agente al que se está expuesto, no por el tipo de trabajo. Ahora ya se comprende que lo importante para preservar la salud es conocer las enfermedades derivadas del trabajo. Este ha sido un paso adelante importante. Por dos motivos. Uno, por la salud del trabajador. Otro, porque el trabajo de conducción tiene características de seguridad diferentes al resto de los oficios, pues las medidas de prevención no se pueden tomar sólo sobre los medios: máquinas, herramientas, locales, productos o sobre la organización del trabajo. La parte más importante de la seguridad en la conducción por carretera recae sobre las habilidades de la persona. Los riesgos son desconocidos y se presentan cada vez de forma diferente. Pues dependen del estado de la vía, de la meteorología, de la orografía, del tráfico, de las decisiones de otros conductores, del estado físico y psíquico del propio conductor, de la carga y del estado del vehículo. Es un proceso, en gran parte, imprevisible y sólo está el conductor para ejercer algún tipo de control sobre él. Por lo que si sus capacidades no están a pleno rendimiento cuando aparezca el riesgo se producirá el accidente. Así, por ejemplo, si un conductor está cansado la per-

cepción de los objetos, la toma de decisiones y la actuación se ralentizan. O sus sentidos pueden tener una percepción errónea del contorno en el que se mueve.

Existen ya estudios médicos específicos sobre diversas enfermedades derivadas del trabajo de conducción. Otros son más genéricos como el realizado por el Instituto Carlos III, ("Estado de salud de los conductores profesionales") financiado por el Ministerio de Fomento a instancias de las patronales empresariales y de los sindicatos CC.OO. y UGT. Asimismo la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. realizó un amplio estudio sobre la fatiga en la conducción y la intervención de la misma en la gestación de los accidentes y otro sobre las enfermedades de mayor prevalencia en los conductores.

En este artículo queremos llamar la atención sobre los trastornos del sueño en los conductores. Es una alteración fisiológica bastante extendida en el colectivo y sobre la que existe poca literatura. Es más, no se reconoce desde ninguna instancia que pueda tener relación con el trabajo de conducción, achacando estos efectos a otras circunstancias de la persona. Las alteraciones del sueño tienen gran importancia tanto para la seguridad en la conducción como para el estado de salud de los conductores, por ser generadora de otras enfermedades. Este artículo no es una exposición desde el punto de vista de la medicina, sino que trata sólo de referenciar el problema desde la vivencia de los protagonistas, desde los conductores. Es una primera aproximación a los factores de trabajo que intervienen en las alteraciones del sueño. Es el resultado del análisis de los grupos de discusión realizado con conductores profesionales de todos los subsectores del transporte, desde taxistas hasta conductores de mercancías de largo recorrido, internacionales, repartidores de paquetería o conductores de autobuses urbanos o interurbanos. Es su palabra. Son sus vivencias.

Nos alejamos del tratamiento médico para centrarnos en las condiciones de trabajo que producen trastornos del sueño y nos acercamos al sujeto –al protagonista–, que conoce sus circunstancias de trabajo, cómo le afectan y las padece. Creemos que las condiciones de trabajo crean trastornos del sueño en los conductores profesionales. Por lo que nos dirigimos a la prevención interviniendo sobre las condiciones de trabajo para evitar la intervención médica y la pérdida del puesto de trabajo.

LOS TRASTORNOS DEL SUEÑO

Desde el punto de vista laboral, el origen de los trastornos del sueño obedece a varias causas o agentes de riesgo relacionados especialmente con las condiciones de trabajo: los debidos a los problemas de estrés laboral, los relacionados con los turnos y horarios de trabajo (especialmente los que incluyen nocturnidad) y los relacionados directamente con la carga y contenidos del trabajo, junto con la inadecuación de los descansos, tanto en la reducción de los mismo como su temporalización.

Podemos decir que todos estos factores confluyen en un efecto común: la fatiga laboral. Por eso es que entre los efectos o consecuencias de la misma aparezcan las alteraciones del sueño.

Las alteraciones del sueño en el trabajo de conducción por carretera, son el punto más polémico de los efectos de la fatiga de origen laboral. Pues las consecuencias de cualquiera de los trastornos relacionados con el sueño revisten una peligrosa importancia en las tareas de conducción de vehículos.

La gestión de prevención de riesgos laborales en la conducción por carretera tiene características muy específicas. Las dificultades para intervenir son grandes, porque se trata de un riesgo cambiante, no predecible como otros

de tipo industrial o similar. La seguridad radica en las condiciones de la persona, en el correcto estado físico y psicológico. Por lo tanto, las únicas actuaciones preventivas deberán ser encaminadas a mantener esas condiciones de la persona en estado idóneo.

El transporte es una actividad que nutre a otras actividades. Está al servicio de un agente externo que le solicita una mercancía en un punto determinado a una hora precisa para poder realizar su actividad laboral. O tiene que trasladar personas puntualmente. Es decir, es un trabajo fundamentalmente desarrollado a demanda, no con una programación fija. Depende de los requisitos del cliente. De aquí los horarios intempestivos a los que está sometido el conductor.

“Vamos el tema organizativo en nuestra empresa es un capítulo a parte, sería muy importante también de pararnos un poquito todos... Período escolar, el tema de verano, etc., etc. Claro y los recortan o los amplían los horarios. Pero hay momentos que dices tú: “Dios mío si es que esto no lo puedo hacer”.

“El servicio este por ejemplo que nosotros decimos de las 5:15 de la mañana, ese vehículo sale de aquí a las 5:15 de la mañana y cuando regresa son las 12:30 de la noche.”

“Los turnos es lo que peor se lleva porque hay turnos de mañana, de tarde y turnos partidos. Los turnos seguidos hay bastantes que pasan de las ocho horas, hay turnos hasta de nueve horas y media...”

Junto con la alteración de las comidas, la alteración biológica de los ritmos del sueño es una característica típica del personal que realiza turnicidad. Es más preocupante, en el caso de la conducción, pues tiene una importante inferencia en el mantenimiento de la seguridad.

“Qué ocurre que esos momentos no coinciden con los momentos ni de la luminosidad del día, hay trabajadores que entran muy temprano o salen muy tarde y ocurre también con los procesos del medio día en montones de compañías; al optimizar las

plantillas, los vehículos en la calle, con la afluencia potencial de público en la hora punta provoca que los trabajadores no puedan seguir el ciclo de tipo biológico natural que otros ciudadanos pueden seguir y por lo tanto tienen una afección directa con la alimentación y con sus períodos naturales de descanso tanto de sueño, como de relación.”

“Y las horas de dormir igual tan pronto te estás acostando a las tres de la mañana, a las cuatro de la mañana, que te estás levantando a las cinco de la mañana y no transcurren ni cuatro días. Entonces yo por mí lo noto sobre todo en el sueño, cuando hay esos cambios duermes fatal, pero fatal.”

Los horarios a los que se ven obligados repercuten de forma importante sobre las capacidades de la persona, por alteración de los biorritmos naturales del organismo. Si es muy temprano el organismo no ha despertado la misma capacidad de reaccionar a los estímulos, o las capacidades de alerta que son necesarias para la conducción.

“... a la semana siguiente vas a estar de tarde y ya el madrugón que te pegabas la semana pasada ya no te vale, ya tienes el sueño cambiado y a lo mejor con una diferencia de dos días, incluso un día. No tienes nada más para acostumar el cuerpo a eso. Entonces, sobre todo los lunes falta gente porque se ha quedado dormida. El lunes es un día tremendo porque si han estado de tarde hasta el viernes, el fin de semana han librado y llega el lunes y la gente se queda dormida porque es que cambian. A lo mejor de acostarte el viernes y terminar tu turno a las dos de la mañana a empezar el lunes a las 6 de la mañana. Entonces es que te cambia totalmente.”

Pero sobre todo es que tanto el estrés como la alteración horaria, causantes de fatiga laboral, son responsables de diversas alteraciones del sueño, como insomnio, determinados tipo de apnea del sueño, o sencillamente acortamientos del tiempo de sueño. Todo ello tiene clara repercusión sobre las capacidades psicofísicas de la persona dificultando las posibilidades de su recuperación.

“... casi todos suelen tener problemas de la tensión. Y de insomnio, yo tengo 30 años y tengo problemas de insomnio, yo hasta hace poco me estaba tomando pastillas para dormir porque no era capaz de dormir por la tensión que llevas acumulada que no eres capaz de soltarla.”

“... el horario de sueño por la noche, lo vas cambiando totalmente. Unas noches llegas a casa a las doce y media o la una de la madrugada, una semana, a la semana siguiente es diferente no tienes que madrugar.”

“Son muy pocas horas a veces las que dormimos sobre todo los cambios del sábado al domingo, cuando cambiamos de turno”.

El sueño es el más importante elemento recuperador de la fatiga laboral, tanto física como sobre todo la psicológica, necesario para el correcto mantenimiento de las facultades.

“Cada día tienes que anotar dónde vas y a qué hora son los relevos y todo porque cada día comes y cenas a una hora diferente.”

“Cada día te levantas a una hora, no sabes ni para donde vas, ni...”

“Los horarios laborales al final producen de todo. Son horarios excesivos. Se juega con nosotros como si fuéramos relojes que ahora te doy te despiertas; que ahora te doy y te acuestas. Hoy empiezas a una hora, mañana empiezas a otra. Lo cual produce problemas de sueño, de estabilidad emocional de todas las clases porque al final son un montón de horas y no te permite conciliar el sueño como Dios manda.”

LOS TURNOS DE TRABAJO CAUSAN ALTERACIONES DEL SUEÑO

Los turnos de trabajo, y en particular el turno nocturno son reconocidos causantes de trastornos del sueño: hipersomnia, insomnio, sueño inestable, apnea de sueño, reducción del tiempo del sueño, etc. Todo ello, se debe a la alteración del ritmo biológico humano, particularmente cuando se incluye el trabajo de conduc-

ción nocturna. El esfuerzo de tener que conducir por la noche, además de ser más fatigante, hace que se invierta el ritmo natural del organismo obligándole a un estado de alerta o de atención, en contra de su horario natural de descanso y relajación. Las alteraciones horarias debidas a la turnicidad, interfieren negativamente el sueño reduciendo el descanso necesario o siendo un descanso de mala calidad. La turnicidad, pues, es una de las principales causas de las alteraciones del sueño.

El sector del transporte es un sector particularmente expuesto a alteraciones de salud debidas a los horarios y turnos. Así lo evidencia el estudio realizado por el Instituto Carlos III a instancias del Ministerio de Fomento sobre los conductores profesionales de transporte de mercancías, en el que se detecta que: el 57% duerme fuera de casa más de 15 noches al mes, y encima, el 84% duerme en la cabina. Sólo se libra de la conducción nocturna un 32%. Es decir, que la conducción nocturna, altamente fatigante, y causante de la inversión de los ritmos biológicos afecta al 68% de los transportistas de largo recorrido. Por lo tanto, las condiciones de trabajo, particularmente relacionadas con la turnicidad, influyen de forma importante sobre los trastornos del sueño.

La mayoría de los conductores profesionales (60,8%) relaciona sus lesiones con el trabajo, achacándolo la mayoría al horario de trabajo, a la fatiga por mantener la atención, y a la sobrecarga de postura y movimientos.

Un riesgo más para este tipo de trabajo, es la falta de elección de descansos. Para la mayoría, casi la totalidad (91,8%), es imposible la elección de un momento de descanso para cualquier necesidad. Frente a un dato tan preocupante se supone debería haberse realizado

las adaptaciones necesarios sobre el puesto, o las observaciones que se consideraran precisas, pero no parece haberse tomado ninguna medida preventiva o ejecutado modificación alguna al respecto. Se imponen los condicionantes del puesto frente a las limitaciones humanas. Se impone la exigencia del cumplimiento en sí, sin humanización de las tareas. Además se ha generado una cultura que admite esto como inamovible, donde la participación de los trabajadores sobre la prevención de riesgos es prácticamente inexistente, pues la mayoría (81,8%) no ha podido aportar sugerencias en ningún aspecto preventivo. *“...tenemos unos turnos programados que marca la empresa. Nos da unos horarios en los cuales marca unos recesos que no son reales. No son reales porque no hay forma de hacerlos, una por el tráfico y otra porque nosotros consideramos que en el transporte hay unas normas dentro de la ciudades que marca el ayuntamiento a nivel de tráfico, que no debemos rebasar unos límites de velocidad”.*

“Yo conozco muchas empresas donde les obligan a trabajar a los trabajadores once, doce, trece horas pero que es lo que hay; o trabajas o te echan. Esta empresa en este aspecto, pues la gente que hay aquí que ha trabajado en el tema sindical ha conseguido otra serie de ventajas, se trabaja mejor pero luego hay algo con lo que no puedes luchar y es con la ciudad, con el tiempo...”

“Yo básicamente el horario lo veo súper, súper, básico y a raíz de ahí derivan todos los problemas”.

LOS EFECTOS DE SOBRECARGA O FATIGA LABORAL RESPECTO AL SUEÑO

Como resultado del estudio realizado¹, nos encontramos que los trastornos del sueño afec-

1 Todos las cifras porcentuales de este artículo están tomadas de “El estado de salud de los conductores profesionales” realizado por el Instituto Carlos III con la colaboración del INSHT, solicitado por el Ministerio de Fomento, año 2005.

tan al 8% de los conductores. Ocupa el cuarto lugar, siendo el primero las lesiones cervicales (12%), seguido de otras lesiones en columna vertebral (10%), y de dolor de cabeza (9%). Por lo tanto, se evidencia una estrecha relación de estas consecuencias sobre la salud. Se deben a la sobrecarga del organismo frente a los agentes de riesgo. Pues son factores causales de la fatiga laboral. El nexo causal es evidente. Este estudio aporta datos que evidencian el alto grado de fatiga de los conductores profesionales:

- Los problemas sobre el estado de las carreteras afectan al 84%.
- Los debidos al tiempo empleado en tareas de carga y descarga, al 82%.
- La atención en vigilar la carga, al 56%.
- El trabajar con apremio de tiempo, al 53%.

Estos problemas que afectan a la mayoría de los conductores son generadores de fatiga, ya sea mental (el estado de las carreteras o vigilancia de la carga), o física por realizar otras tareas. Exigen al conductor un estado permanente de alerta y tensión.

Otros factores que evidencian el riesgo de fatiga son los referidos a esfuerzos físicos, carga mental o el tiempo empleado en otros trabajos además del de conducción.

La predisposición a padecer fatiga mental es significativa, pues para la mayoría (87%), su trabajo le requiere mantener un alto nivel de atención. Este dato que aporta el estudio es una evidencia, pues se trata de tareas de conducción. Pero este aspecto no se ha planteado desde la perspectiva de la prevención aumentando los tiempos de descanso respecto a otros trabajos. El conductor precisa más tiempos de descanso. Es más, el ritmo de trabajo elevado afecta a más de la mitad (65%), lo que, además, aporta un importante riesgo añadido de accidentalidad en caso de fatiga.

“Es que yo no sé que nos pasa aquí que al día siguiente de entrar a trabajar en la empresa lo pri-

mero que te dicen los horarios, ya es un cosa que se te mete aquí y es que parece que tenemos que hacer el horario por encima de lo que sea, es una cosa que yo no he visto una cosa igual, con el paso de los años te das cuenta y dices pero bueno, el horario, el horario, que no llego, es una cosa que vas desencajado.”

“Vemos imposible cumplir ese horario. Ni aún saltándonos los límites de velocidad porque hasta ahora vamos por encima de los límites de velocidad”.

“Bueno y que no te pasen muchos problemas con el tráfico normal que va delante tuyo o que va al lado tuyo, que tengas suerte”.

“La mitad de los accidentes que ocurren, que dicen que ocurren muchos accidentes de autocares, camiones y todo eso es por exceso de no tener descansos en debidas condiciones.”

“Hay un cansancio impresionante por el tema ese.”
.... “No se descansa en condiciones”

Está claro que los trastornos del sueño por fatiga tienen relación con las condiciones laborales.

EL ESTRÉS ACTÚA CON TRASTORNOS DE SUEÑO

Conducir es un puesto de trabajo con importantes elementos estresantes: atención a la conducción en carretera, el trato con el público, y hasta circunstancias de inseguridad ciudadana, etc. todo ello redundando en una sobrecarga psicosensorial y física de la persona, que repercute sobre la calidad de trabajo o de rendimiento, pues la fatiga hace que la tarea sea cada vez más difícil. Es un trabajo en el que no se puede ejercer un control total sobre muchos de sus contenidos. El estrés se reactiva permanentemente. Por lo tanto, el estrés es una causa más de la fatiga laboral. Esto hace que vayan claudicando las capacidades del trabajador necesitando esforzarse más para realizar las mismas tareas. Esta progresión se hace, por tanto, aún más fatigante.

“Pues se nota porque a la persona le falta el sosiego, la paz interior, la tranquilidad con lo cual el decir: “bueno sí, yo sé que allí voy y me lleva un tiempo” y no va a tener problemas, va a tardar cinco minutos más. Pero esa autopresión que genera, un día lo haces y tú podrás decir “sí tranquilo que me tengo que poner la pila” pero llega un momento en que los acontecimientos te van cargando, te van cargando y eso pues es como todo en el ser humano, hay gente que lo metan al trullo y tendrá una capacidad de aguante pero habrá habido mucha gente que se ha vuelto medio loca en el trullo por el mismo tiempo que otra persona ha salido y más o menos ha hecho su estancia, más o menos con una marca ya, pero rehace su vida y otros habrán terminado mal.”

“Al límite o con tiempo para ir lo cual hace que vayas nervioso, que vayas en algunos aspectos cabreado y no dando la atención que tienes que dar a la gente y sin prestar la atención que tienes que prestar muchas veces porque vas pendiente del tiempo.”

Posteriormente, llegará la enfermedad, ya sea de forma física relacionada con las tensiones musculares (22%), o con trastornos digestivos (6%), o del pelo, o de la piel, etc. O bien de tipo psicológico, con alteraciones del carácter, del estado de ánimo, hasta depresiones. En los dos últimos años el 6% ha tenido alguna baja por problemas psicológicos. Y en los dos últimos años el 8% sufre diversos problemas del sueño.

“Aquí ahora mismo hay 30 tíos de baja, (dicho por la mutua...), hay 30 conductores de baja por ansiedad y estrés en el trabajo. Y eso que dicen que es la mejor empresa en la que se trabaja. Pues ahora mismo hay 30 señores dados de baja por ese motivo”. “Este es uno de los problemas aparte que hay otro que con el tiempo la gente va quemada, todo el día quemada y estresado.”

“... pero es que es todo el día, si es que no hay tiempo, no hay tiempo, y claro la espalda y los riñones lo sufren también. Estás aguantando para ir al servicio a lo mejor cuatro horas seguidas pues al cabo

del día te duelen los riñones, te duelen los hombros. No por eso, los hombros te duelen por la forma de conducir que como vas en tensión te duelen”.

“... tienes que conducir, tienes que ir pendiente de lo que haces tú y de lo que hacen los demás porque a lo mejor tú vas bien pero tienes que evitar un golpe con uno que viene mal. No es suficiente con que tú bagas las cosas bien, tienes que ir pendiente de lo tuyo y de lo de los demás. Es un trabajo complicado y estar ocho y diez horas todos los días centrado y no tener ningún despiste, ir por encima de los despistes de los demás porque conducir en la ciudad todo un día, salimos cuatro o cinco horas a la ciudad y a lo mejor evitamos cuatro o cinco accidentes, imagínate la persona que está todos los días una media de ocho o diez horas en la ciudad. Es un trabajo que genera mucho estrés.”

“Eso de ir todos los días en tensión no va a ningún puerto bueno, porque es que no.”

“... todo eso genera muchísimo estrés en el conductor, el tráfico, la circulación, ... Todo eso es lo que nosotros creamos que es lo que nos hace sentirnos así. Atento a la circulación, atento a llegar a la hora. Todas esas cosas, todas esas incidencias que tienen las empresas, pues todo esto te machaca. Vas aguantando pero esto es como un baso, llega un momento que se va llenando, que te rompes y eso sucede con los 30 o 40 compañeros que tenemos, que muchos llevan 17 años y se ha roto ahora, pero muchos años trabajando.”

En definitiva, ocurre que el estrés es otro causante de fatiga laboral, y refuerza los daños por esta causa.

“Yo creo que es el cansancio psíquico no físico. Mira yo el día que libro suelo ir al pueblo, pues a lo mejor el día que voy al pueblo, tengo un cacho huerta allí, me pego una paliza a picar, a esto, a lo otro y vienes que te duelen los huesos pero es de no estar acostumbrado a eso, te acuestas, te relajás y duermes tranquilo y descansas pero el día que estás machacado aquí, que no estás cansado del esfuerzo físico sino del esfuerzo psíquico.”

Parece que se ha hablado de estrés más que de fatiga porque ha sido socialmente más exten-

dido, y también más admitido eso de comentar que un trabajo estresante más que el hecho de llamarlo fatigante. No es más que una forma de desviar el criterio de fatiga laboral como agente de riesgo, pero al final se habla de las mismas enfermedades. Hace ya un tiempo que existe el reconocimiento de la fatiga crónica como enfermedad, pero no se ha extendido tanto como hablar de estrés. La fatiga como agente de riesgo, y particularmente en la conducción en carretera, toma ahora un importante relieve, porque no solo es causante de la forma de enfermar por sobrecarga, además por la merma de capacidades que ocasiona, en un momento dado puede ser responsable de accidentalidad, incluso mortal.

Según el estudio comentado se detectan importantes factores de estrés, con las consiguientes consecuencias de fatiga laboral:

- Temor a accidentes de tráfico: 79%.
- Temor a atracos y agresiones: 35%.
- Otros riesgos, como caídas, son menos significativos: 34%.

Las tensiones debidas al temor de accidente permanente, unidas a otros factores como el miedo a las agresiones y atracos (el 35%) son claros inductores al riesgo de estrés. Póngase atención a un dato importante: las situaciones de estrés o de fatiga importante, se asocian con frecuencia al desarrollo excesivo de determinados hábitos, como abuso del tabaco. Pues bien, no extraña que más de la mitad (53%) sean fumadores. Por lo tanto, se puede hablar de propensión a determinadas adicciones por causa de las condiciones de trabajo.

LA PERCEPCIÓN DEL PROBLEMA POR LOS CONDUCTORES

Hay claras diferencias técnicas entre la accidentalidad por fallo debido a fatiga, relacio-

nado con la desorientación espacial, y la debida al sueño. Pero también una persona fatigada puede sufrir las consecuencias de la accidentalidad si tiene tendencia a quedarse dormida, sencillamente porque el descanso no hubiera sido suficientemente recuperador de todo el trabajo ejercido.

“Sí, dormirás, pero sigues en tensión. Tú te levantas y te levantas peor porque estás en tensión”.

“Y de hecho estuve una temporada tomando relajantes para dormir...”

“Y duermo bien pero poco.”

“Mira, hay un compañero en mi línea que está dado de baja por eso. Porque el chaval tiene tal fatiga, que entre que no duerme y entre que cuando se levanta se levanta está tan hecho polvo, que trabaja tres días y se tiene que dar de baja porque cuando ha terminado de trabajar esos días no es capaz de moverse de la paliza que tiene encima.”

Los cambios de horario causan alteraciones de los descansos.

“Entonces, yo por mí lo noto sobre todo en el sueño. Cuando hay esos cambios duermes fatal, pero fatal. Y las horas de las comidas igual es que te saltas comidas porque no tienes tiempo para hacerlas en unas horas determinadas, porque no las puedes hacer.”

Para adecuarse a las modificaciones a veces necesitan tomar pastillas para dormir, pero esto lleva la consecuencia de tener que tomar también estimulantes según los cambios horarios. Son desajustes terapéuticos.

“Yo he estado tomando pastillas para dormir, es que los cambios... no duermes.”

“Yo por ejemplo duermo conectado a una máquina por la apnea del sueño.”

Los problemas del sueño no se han considerado bajo la contingencia profesional. Hay una tendencia común de las aseguradoras a rechazar el origen laboral.

“... sí me consta que hay compañeros que tienen ese problema. tiene ese problema, me parece que le tienen que dormir con la máquina.”

“Aquí ha habido mucha gente, bastantes casos, con el problema este del sueño, no se como se llama la enfermedad esta que se quedan dormidos, pues porque te están cambiando cada dos por tres los horarios y es al final es que no duermes. Y ha habido que se han quedado alguno dormido en el volante y todo. Hay uno dado de baja total por el tema ese. Es que el problema de los turnos rotativos y el estrés es que nos lleva a eso, a todas esas enfermedades lo que pasa que luego no te las reconocen en ningún sitio.”

Por lo tanto se ha generado una tendencia a hacer recaer la responsabilidad sobre el trabajador, porque siendo víctima del problema debido a las condiciones de trabajo, no se le reconoce como tal.

Se aprecia que sienten un temor a quedarse dormidos al volante. Es un puesto de trabajo en el que los trastornos del sueño pueden tener trágicas consecuencias. Pues una alteración del sueño, con la consiguiente falta de descanso recuperador causa el riesgo de que trabajando surjan lapsus de sueño. Aunque fueran mínimos en este puesto son altamente peligrosos.

“Y aquí hay una cosa que es el exceso de horas. Hay gente joven que no saben lo que están haciendo porque hacen refuerzo por la cosa de la necesidad del dinero. Aquí el exceso de horas mata en cantidad, perjudica a la larga, perjudica al pasajero, perjudica a la circulación en general, perjudica a todo. Y ahora ya cuando va pasando el tiempo ya se van haciendo menos horas. Pero hace años que han tenido que ir agarrando a los conductores y tocándolo un poquito, por atrás, los pasajeros, que iban todas las mañanas con ellos para que no se durmieran porque se dormían por la carretera. Además el conductor se lo decía: “despiértame, habla conmigo para que no me duerma”. Eso cuando estaba yo trabajando por la carretera de la Coruña porque ahora estoy en la carretera de Extremadura. Abí algunos decían: “oye tócame que me voy a quedar dormido”, desde Majadabonda hasta Moncloa. Eso así, y eso aquí, en este país, muchísima gente, esto había que darlo un poquito más de publicidad, no se sabe nada de esto.”

“Para que veáis el trabajo que es. Es un trabajo que no te puedes quedar dormido. Aquí abre 5 minutos tarde la secretaria y no pasa nada. Aquí no se puede quedar uno dormido. Tú te quedas dormido y ya va todo encadenado mal y luego repercute a todos. Repercute a todo el mundo, repercute a los viajeros que luego esos te crean problemas. No te puedes quedar dormido donde en cualquier trabajo no habría ningún problema.”

El cansancio aporta ese miedo a quedarse dormido por la mañana, que la fatiga impida oír el despertador, y surge diariamente un nuevo esfuerzo para ir al trabajo con sensación de falta de recuperación.

“Yo duermo y veo casi todas las horas de la noche por miedo a quedarme dormido, me gusta cumplir con mi trabajo y con mi horario y yo a cada momento ¡pum!, vuelvo a mirar y veo dar las dos, las tres, las cuatro y veo dar cantidades porque a lo mejor estoy a medio dormir: ¡hostia voy a ver el despertador a ver que hora es!, y ya miro porque estás con la obsesión de que vas a llegar y te vas quedar dormido.”

“Yo tengo tres despertadores.”

“El problema es quedarte dormido, acostarte y que luego tardes veinte minutos o media hora pero que logres dormir. Hay veces que te acuestas y pasa una hora y dos y no duermes, pero es un problema que traes de atrás porque depende del día y como te hayas...”

“El tema del sueño se resiente también porque cambiar de turnos de tarde, servicios partidos, de no saber lo que tienes al día siguiente, si tienes fiesta, si trabajas, si no trabajas. Eso me ha supuesto un cambio, un cambio que me ha hecho o planteármelo a la tremenda o tomármelo con relajación. No creo que todos tengamos la misma capacidad de habernos planteado qué es lo que queremos hacer aquí. Porque la putada aquí es darte cuenta exactamente al final en dónde te colocas. O te vuelves loco, que hay mucha gente que está muy mal, yo veo compañeros por ahí que van muy mal. Hay gente que está ida totalmente, conduce sin percatarse de nada, despreocupado de todo, gente que está sufriendo y tiene que coger bajas porque no puede aguantar.”

Según el estudio de CC.OO. el 8% los conductores de autobuses urbanos e interurbanos padecen alteraciones del sueño. La encuesta realizada por el Ministerio de Fomento a los transportistas de largo recorrido, citada anteriormente, indica que el 57% duerme fuera de casa más de 15 noches al mes y la mayoría en la cabina. Estos se supone que están más expuestos a padecer alteraciones del sueño, sin embargo parece tener una incidencia algo menor, pues se detecta un 6%. Aunque ambos datos son aproximados, el hecho de que dieran menor incidencia del problema, plantea que posiblemente exista una tendencia a no confesarlo en toda su realidad. Es decir, que son conscientes de la gravedad del problema, pero que temen tanto a sus consecuencias, como al sufrimiento de sentirse responsables de ello.

En estos mismos, se detectaron otros datos preocupantes que evidencian que el problema es aún de mayor intensidad de la que ya se aprecia. Por ejemplo: la mayoría de los conductores de camión (78%), confiesa que su trabajo repercute directamente en su vida personal y familiar, y la mitad (51%), esta repercusión la sufren muy directamente. Es decir, se trata de un trabajo que repercute más allá de la propia persona, afectando a su entorno. Junto a la repercusión psicológica que pudiera causar esta circunstancia, se añade que la quinta parte (21%) sufre preocupación permanente por la inestabilidad del empleo. No hay que olvidar que son elementos añadidos con importante influencia sobre el estado psicológico de la persona.

En definitiva, la conducción en carretera es una actividad de trabajo donde existe de forma diferenciada a otros trabajos, mayor incidencia de factores de riesgo causantes de alteraciones del sueño. Los riesgos están relacionados con las alteraciones de los horarios de trabajo, la turnicidad, la conducción noc-

turna, la falta de descansos, las condiciones de estrés, y en general todo el conjunto de efectos relacionados con el sistema de organización del trabajo. La consecuencia es que entre los problemas de salud que padecen se manifiestan de forma importante las alteraciones del sueño, que afecta a un 6-8% de los trabajadores, aunque probablemente este porcentaje sea mayor.

En estos trabajos, particularmente, la seguridad radica en el estado de alerta y de atención de la persona, no permitiéndose pérdidas de capacidad de las mismas ni de segundos, por la consecuencia de accidentalidad, cuyo riesgo trasciende al entorno, a los demás conductores, o al personal que transportan. Por lo tanto, estos resultados son preocupantes, y aún más cuando se dispone de otros datos en los mismos estudios, que aportan la percepción de que el problema parece ser superior al detectado. Es necesario que se realicen investigaciones al respecto, que se faciliten los medios para la identificación del riesgo en toda su intensidad. Del mismo modo, se deben paralelizar estudios al respecto, sobre las condiciones de trabajo. Es decir, sobre el origen de las alteraciones del sueño en la conducción profesional, para intervenir sobre las causas, como única forma de actuación en prevención de riesgos.

Más allá de la justificación de actuar sobre la salud en un sector laboral, se trata de hablar de la prevención de un importante riesgo en la carretera que afecta y trasciende sobre el resto de los ciudadanos.

Insistimos que no se debe esconder el problema bajo una aparente contingencia común. Si el origen está en las condiciones de trabajo, hacia lo cual apuntan todos los hechos presentados, debe salir a la luz, y debe reconocerse en toda su trascendencia. Porque es el único medio para intervenir sobre la prevención, y la seguridad de todos.