

Víctimas obreras en la carretera

Gabriel Moreno Giménez y Araceli Larios Redondo

Jóvenes, alcohol, velocidad. Los tópicos habituales cuando se habla de seguridad vial¹. Se legisla y se construyen grandes discursos preventivos sobre el alcohol y la velocidad. Sólo círculos excepcionales echan otra mirada al sufrimiento que se produce en la carretera. Hace unos años el INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil, de la Universidad Politécnica de Madrid) demostró que el 40,7% del total de los accidentes de tráfico con víctimas tienen origen laboral². Es decir, en casi la mitad de los accidentes de carretera se ve implicado algún profesional de la conducción u otro trabajador que precisa de vehículo para realizar su trabajo. Estudios posteriores persisten en este

dato³, al igual que se puede deducir fácilmente, de los que se ofrecen a continuación, que esta relación seguirá creciendo en los años sucesivos. Luego, parece ser que *se requiere contextualizar la seguridad vial en el mundo laboral para elaborar políticas de prevención*.

EL ESCENARIO

Desde que Ford se apropió de los conocimientos obreros para crear su sistema de producción, reducción del proceso de trabajo a movimientos simples, hasta: *“durante decenios la industria ha fraccionado cada vez más todo el*

-
- 1 Interesante el análisis de Nicolas Renahy en “Le Monde Diplomatique” de septiembre de 2005: “Por qué los jóvenes obreros se matan al volante”.
 - 2 Estudio del sector transporte. Madrid, 1999.
 - 3 Jornadas sobre “La seguridad vial y su incidencia en el accidente in itinere” (Madrid), organizadas por la Fundación Universal, en las que se desveló que más de la mitad de la siniestralidad laboral del 2003 se debió a accidentes de tráfico.

proceso de trabajo en la producción en serie, para sacar de la fuerza de trabajo hasta la última gota y la máxima explotación. Pero este proceso inhumano no va con los tiempos en que vivimos. Hace

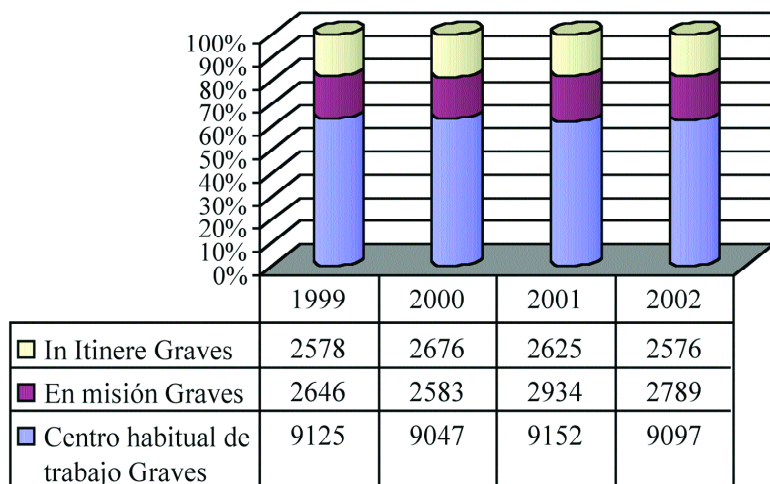
tiempo que los empresarios han descubierto las otras fuerzas productivas: inteligencia, creatividad, estar contento y satisfecho en el trabajo”⁴, han pasado decenios. Desde finales de la década

de los ochenta, en que se escribió este párrafo, se han producido grandes mutaciones. El obrero masa –las grandes aglomeraciones obreras en fábricas y barrios–, se ha transformado en obrero social, equipos de trabajo móviles con clientes a los que tener complacidos. El escenario, el espacio-tiempo, se ha modificado sustancialmente, al igual que los actores. Transformaciones físicas, psíquicas, ecológicas, económicas, sociales y culturales.

Consecuentemente estas convulsiones deben haber modificado las formas de enfermar y morir de los obreros.

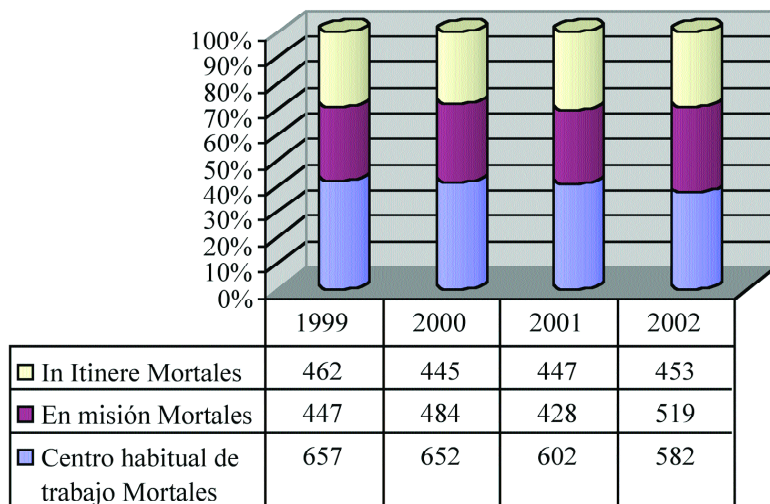
Una característica nueva del proceso de trabajo, ampliamente extendida en todos los sectores, es el desplazamiento del centro habitual de trabajo a otro lugar para realizar diferentes tareas de mantenimiento, construcción, asesoramiento, etc. El centro de trabajo es cada vez más difuso siendo sólo, prácticamente, lugar de referencia pues la tarea está donde el cliente la solicita. También es nuevo el fenómeno de la movilidad. La distancia de la vivienda al centro de trabajo aumenta y, por tanto, es

ACCIDENTES GRAVES SEGÚN LUGAR DE TRABAJO



Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES SEGÚN LUGAR DE ACCIDENTE



Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

4 Del ideario de una multinacional del automóvil.

mayor el tiempo de desplazamiento y el cansancio cotidiano. Asimismo el transporte por carretera, mercancías o personas, ha experimentado un elevado ascenso. Estos tres vectores por sí mismos condicionan la seguridad vial y determinan, en gran medida, la accidentalidad en carretera. Además hay un cuarto vector, las condiciones en las que se realiza el trabajo, que, a su vez, genera otro que es determinante en el desenlace del riesgo, en el surgimiento del accidente. Es la fatiga, que tampoco se considera en las medidas preventivas laborales y de movilidad.

Si se observa la accidentalidad según el lugar en el que se ha producido el accidente, resulta que los accidentes graves en misión (desplazamiento durante la jornada de trabajo) y los *in itinere* son más de la mitad de los que se producen en el centro habitual de trabajo. A su vez los accidentes mortales en el centro habitual de trabajo son inferiores a los que se producen *en misión* más los producidos *in itinere*. Es decir, aproximadamente uno de cada tres accidentados graves y dos de cada tres trabajadores muertos fueron en la carretera o vía urbana. Esta tendencia va en aumento. Aparece la segunda constatación: *la carretera es un riesgo al que están sometidos los trabajadores y debe prevenirse desde la empresa.*

Esto es una mirada global a la accidentalidad. Ahondando en jornadas perdidas por accidentes y tiempo de recuperación se vería que inciden más profundamente en la dirección apuntada.

LOS TENSORES

¿Qué hay detrás de esta accidentalidad?

- a) Factores derivados del modelo productivo. El sector servicios es el que más aumenta el empleo y requiere más movilidad de los trabajadores. Aparte de los conductores profesionales, repartidores o mensajeros,

un técnico dedica la cuarta parte de su tiempo laboral a conducir y un comercial lo hace en un tercio. Los grandes centros de trabajo disminuyen y reducen su personal, al tiempo que crece el número de trabajadores que trabajan en diferentes lugares durante su jornada laboral. Por tanto, se genera una movilidad inducida que se solventa con el recurso al automóvil privado. Los desajustes entre la demanda y la oferta laboral generan, igualmente, una alta movilidad inducida.

- b) Factores derivados del modelo territorial y de transporte. El modelo actual tiende a alejar y a segregar las zonas de residencia de los lugares de producción, generando una mayor necesidad de movilidad. Este modelo suele favorecer el uso del vehículo privado frente al transporte público, que tiene unos índices de seguridad más elevados, y no requiere un esfuerzo adicional por parte de los trabajadores al desplazarse. Ejemplos de esta situación son la nula disponibilidad de un transporte público adecuado en la mayoría de los polígonos industriales, grandes superficies de compra y ocio, etc., o la desaparición de las “rutas” de empresa, que proporcionaban autobuses para facilitar el traslado de sus trabajadores, y su sustitución por la disponibilidad de aparcamiento gratuito para el vehículo privado, o por compensaciones económicas.

- c) Factores derivados de la organización del trabajo. La forma de trabajar y las condiciones en las que se realiza la tarea, están relacionadas con la accidentalidad. La Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (ENCT), realizada cada cuatro años por el INST, muestra indicios suficientes para corroborar esta afirmación. Algunos datos ayudarán a deducir las posibles secuelas de los requerimientos del trabajo.

Por ejemplo, las exigencias mentales requeridas durante más de la mitad de la jornada de trabajo para realizar la tarea:

DATOS EN %	1997	1999	2003
Realizar tareas muy repetitivas y de muy corta duración	34,6	32,2	29,4
Mantener un ritmo de trabajo elevado	37,6	35,1	40,1
Mantener un nivel de atención alto o muy alto	61,9	58,2	65,4

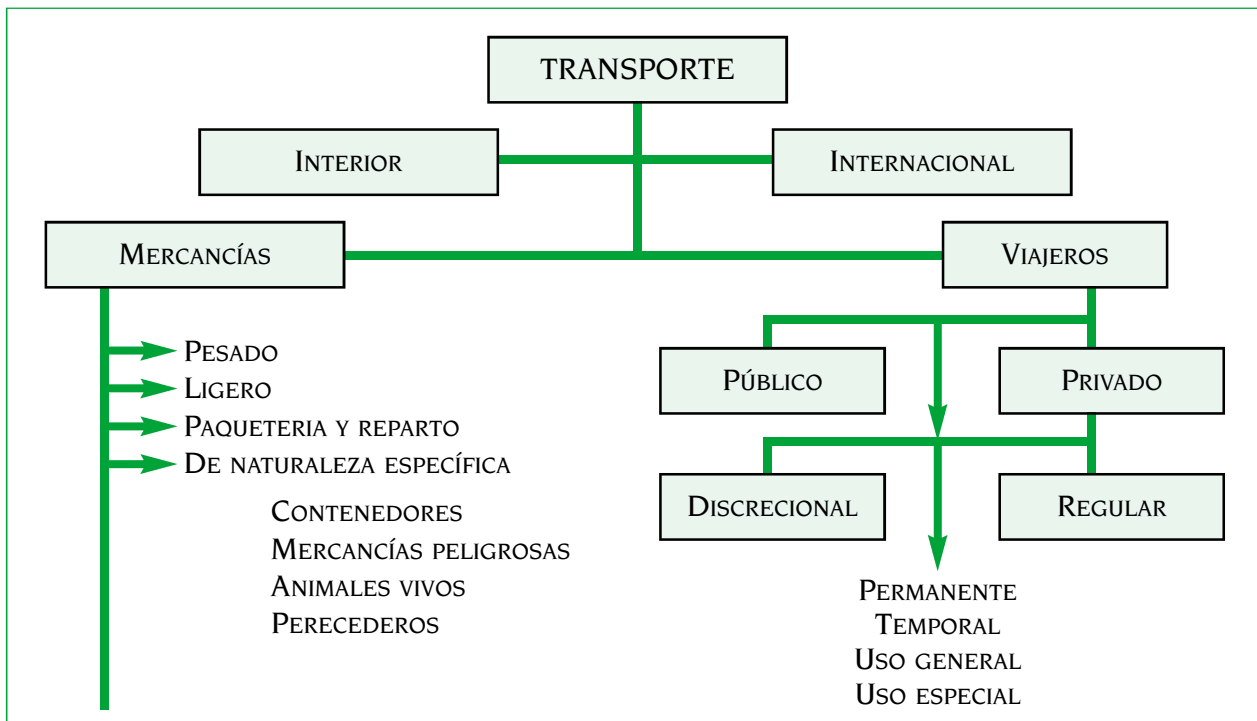
Estas tres características tienen en común el agotamiento físico y psíquico del trabajador. Un porcentaje elevado de trabajadores ha de añadir a su trabajo monótono y repetitivo un ritmo elevado sin posibilidad de evasión mental, pues la tarea le exige una alta atención. Sus capacidades psicofísicas han de terminar afectadas al final de la jornada. Redundando en esta dirección, la ENCT de 1999 mostraba que uno de cada cuatro trabajadores trabajaba más de las 40 horas semanales legalmente establecidas. En la del 2003, uno de cada dos trabajadores (el 46%) prolongan la jornada laboral. De estos el 74,1% lo hace por exceso de trabajo y el 22% no recibe compensación alguna. Otro dato de interés es que en la IV ENCT (1999), el 51,8% de los trabajadores consideraban el exceso de confianza o de costumbre causa de los riesgos de accidente presentes en el puesto de trabajo. En la V ENCT (2003). Piensan lo mismo el 49,6 %. Este exceso de confianza no es más que un signo de fatiga. El cansancio lleva a la actuación mecánica, evitando el consumo de energía. Uno de cada dos trabajadores mostraría, de forma indirecta, que la fatiga le lleva al accidente. O sea, en términos generales, han aumentado de forma importante los ritmos de trabajo, las cargas de trabajo y el número de horas de trabajo.

Se acentúa, en consecuencia, la fatiga de los trabajadores. Si éstos, además, tienen que manejar un vehículo se exponen a un riesgo evidente. Pues la actividad de conducir es extremadamente exigente en materia de atención, esfuerzo y reflejos, que disminuyen proporcionalmente a la fatiga. Sobreviene el accidente y lo hace en un nuevo entorno, el del tráfico, donde pasa desapercibido, donde parece ocurrir “en tierra de nadie”.

LA CONDUCCIÓN PROFESIONAL

Hasta aquí se ha visto la accidentalidad en carretera de los trabajadores en general, incluyendo a los profesionales de la conducción. Sin embargo, la conducción profesional requiere un tratamiento específico dentro de la seguridad vial. Tanto por su complejidad como por el número tan elevado de trabajadores ocupados en este sector. La actividad del transporte es muy variada: transporte internacional, de mercancías peligrosas, de productos perecederos, de paquetería y mudanzas donde el conductor además de conducir maneja cargas, transportes de corto recorrido, transporte de viajeros que a su vez puede ser regular, discrecional o urbano-interurbano. A su vez, este transporte puede ser diurno o nocturno, tener unos tiempos muy ajustados de entrega independientemente del tráfico o la meteorología, etc.

Este sector está constituido por un conjunto de trabajadores muy heterogéneo, desde profesionales a trabajadores de otras ramas de actividad que por el paro u otras circunstancias se han refugiado en la conducción. La competitividad es muy elevada, por lo que los precios son bajos. Esta falta de obtención de recursos económicos con la actividad normal se mitiga aumentando el número de kilómetros recorridos aumentando el tiempo



de trabajo. Al mismo tiempo, el mercado europeo introdujo nuevas circunstancias. La apertura de las fronteras europeas y la posterior ampliación de la UE ha supuesto grandes cambios en el transporte, siendo sólo el principio de una mutación importante. Algunos de estos cambios están relacionados con la instauración del Mercado Interior Comunitario y de la Política Común de Transporte. En 1992 se establecieron cuatro libertades de circulación (personas, mercancías, capitales y servicios) y se suprimieron las restricciones o barreras físicas, técnicas y administrativas, los controles fronterizos, etc. Este hecho provocó cambios en todas las actividades económicas europeas. Ha supuesto la liberalización del transporte intracomunitario, es decir, ha significado la eliminación de todas las limitaciones cuantitativas para el acceso al mercado, la libertad para el establecimiento de tarifas y el fin de restricciones del cabotaje. Otros cambios se relaciona con la apertura del espacio comunitario hacia un mercado europeo. La reunificación de Alemania, con la

consiguiente transformación económica de los llamados países del Este ha abierto un nuevo espacio europeo: el resultado es un aumento de los intercambios, de la movilidad y de los tráficos.

Un tercer aspecto es la liberalización del transporte nacional. La privatización y de la desregulación, así como la política liberalizadora de la Unión Europea ha dado lugar a la liberación del transporte nacional. Este proceso ha aumentado la competencia dentro del propio sector y exige una mayor profesionalización: técnicas de gestión modernas, con extensas redes comerciales, ya que estará sometido a las presiones de las reglas de mercado.

Otra transformación importante, fruto de las anteriores es la modificación de las pautas de comportamiento y el desarrollo de la logística. Las modificaciones de las pautas de comportamiento de las personas, y de los procesos productivos con el "just in time", la producción a demanda, justo a tiempo, ha introducido cambios en los envíos de mercancías, caracterizándose en la actualidad por sus

dimensiones menores, su continuidad temporal y la calidad del servicio, entendida como la capacidad de respuesta del proveedor al cliente. El cambio es significativo respecto al sistema tradicional de envíos masivos y distanciados en el tiempo, que venían impuestos por las políticas de almacenamiento de las industrias. Estos nuevos tráficos, más dispersos en el territorio, de menor volumen, pero que exigen una mayor frecuencia, regularidad y rapidez, requieren una transformación o especialización del transportista.

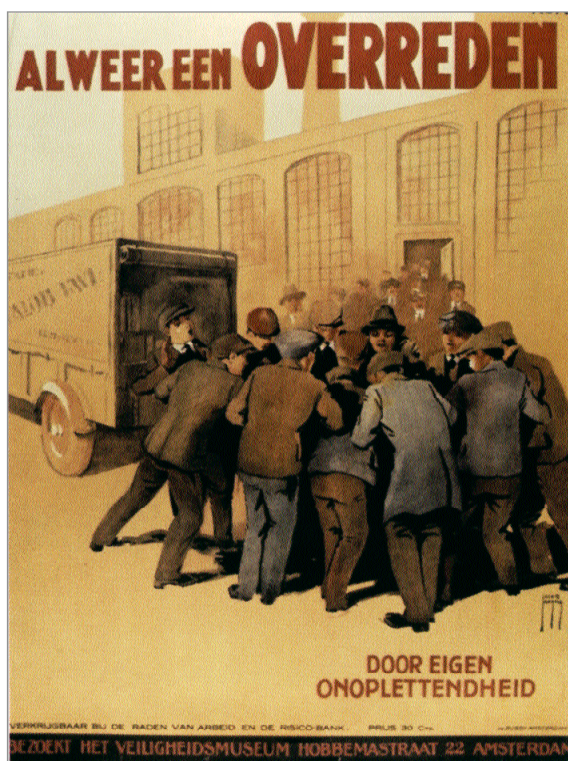
Y actuando sobre los intersticios del sistema de distribución está la aplicación de nuevas tecnologías. Las nuevas tecnologías informáticas y

telemáticas están siendo aplicadas en el sector de los transportes, tanto en lo que se refiere al vehículo y a la carretera, como en lo que concierne a la propia empresa: gestión de las empresas de transporte, optimización de redes e itinerarios, localización de vehículos, etc.

Estos cambios tienen unos efectos que ya están presentes: aumento de los flujos de transporte de mercancías. Transformación de la empresa de transporte para hacer frente a la competencia, modificando su dimensión, estructura y organización, procurando convertirse en operador logístico. Incremento de los costes del transporte. Incremento de la productividad, para contrarrestar el aumento de los costes. Aumento de la competencia. Necesidad de adaptación del transportista a las exigencias de los clientes. Y, consecuentemente, esto trae aparejados unos retos: ampliación y mejora de las redes de transporte, y reestructuración de los servicios de transporte y de las empresas⁵.

En estas condiciones de contorno emerge un índice elevado de accidentalidad. Contrariamente al imaginario colectivo, el accidente es el resultado de una cadena de incoherencias. No es accidental ni siquiera en la profesión de conducir. El accidente se puede estudiar, investigar, analizar. Permite detectar los fallos y, por tanto, corregirlos.

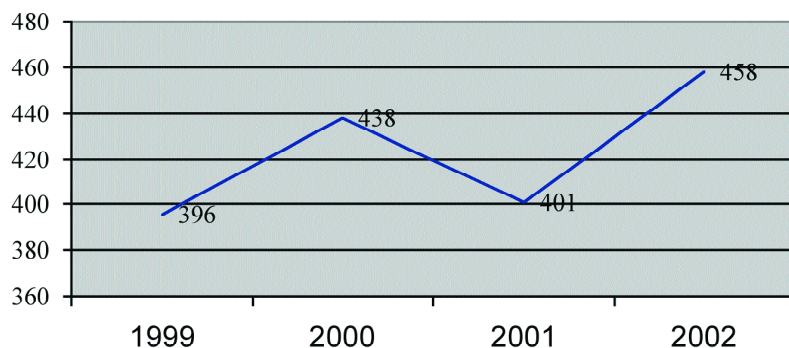
Los siguientes datos estadísticos muestran la profundidad del problema, en el ámbito personal, humano, social y económico. En la gráfica siguiente puede observarse dos aspectos: El primero es el alto número de accidentes mortales entre conductores profesionales, que es aproximadamente la cuarta parte del total de los accidentes mortales en el trabajo. El segundo aspecto es que a pesar de la variación de la



Autor: Jansma, Jacob. Amsterdam (Países Bajos). 1925-1937. "Otro atropello por no tener cuidado". Extraído del libro DANGER.

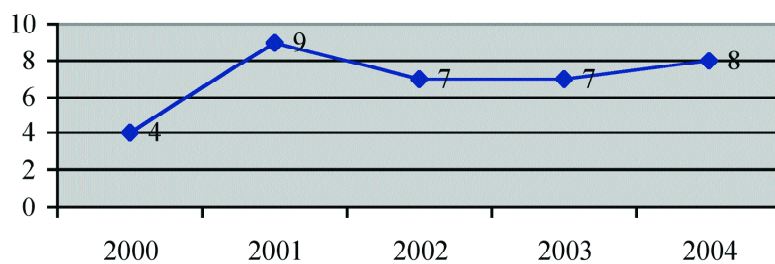
5 Se puede consultar el informe PETRAS (Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera) para ver en toda su amplitud estas modificaciones.

CONDUCTORES PROFESIONALES MUERTOS



Fuente: elaboración propia con los datos de la Dirección General de Tráfico y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

ACCIDENTES MORTALES MM.PP.



Fuente: Dirección General de Tráfico.

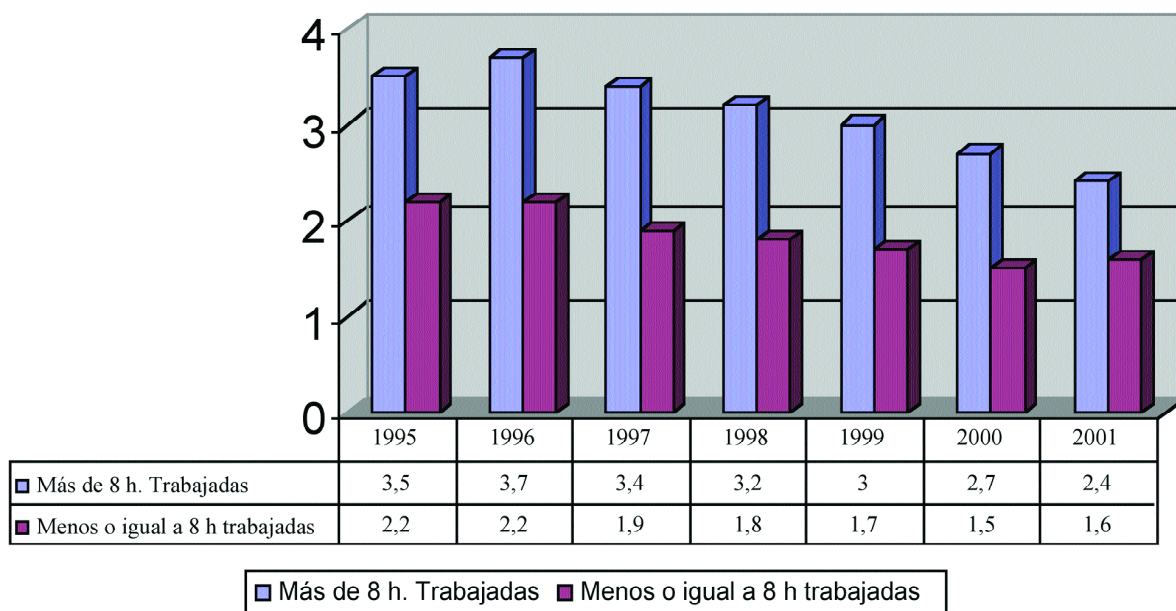
casuística el número de muertos se mantiene en una franja no excesivamente amplia. Lo que significa que la variación se debe a aspectos circunstanciales pero no a políticas de prevención. La falta de políticas preventivas está estrechamente relacionada con la aceptación social de los accidentes de carretera, justificados como producto inevitable, obra del destino. Y en último término a la individualización del problema; no se percibe como problema colectivo. Es un asunto personal resultado de la fatalidad. Sin esa presión social contra tanto sufrimiento humano es difícil que se realicen análisis serios del problema y se tomen medidas adecuadas que posibiliten la reducción drástica de los accidentes.

relacionados de la siguiente forma: la persona intervendría en el 94% de los casos, la vía en el 22% y el vehículo en el 7%. Luego, el factor humano es clave en la seguridad en el trabajo de conducción de vehículos por carretera. Sin embargo, la legislación permite que un trabajador pueda conducir hasta doce horas en un día más otras tareas auxiliares, como carga y descarga. El conductor profesional puede ser obligado a conducir hasta 65 horas semanales. Como siempre, detrás de estos desenlaces hay agentes generadores del daño. El análisis de los informes de los accidentes de carretera desde el uno de enero de 2002 al 30 de junio de 2002⁶, mostró que en más de la mitad de los accidentes el conductor mostraba signos

Si se comparan estos datos con los accidentes ocurridos en el subsector de mercancías peligrosas se puede ver que el número de accidentes es muy reducido. En este subsector hay una regulación especial –itinerarios preestablecidos, velocidad 10 km/h inferior al resto de transportes, formación específica, consejero de seguridad para coordinar toda la actividad del transporte de la empresa y de cada recorrido; además cada conductor debe renovar cada cinco años el certificado que le autoriza a transportar mercancías peligrosas–, por lo que la frecuencia de accidentes es menor. Según un estudio publicado por Transport and Road Research Laboratory de Crowthorne, del Reino Unido, las causas de los accidentes de carretera estarían

6 “Valor del Riesgo por Fatiga”, Ed. por Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. 2002.

PORCENTAJE DE ACCIDENTES GRAVES MÁS MORTALES SOBRE EL TOTAL DE ACCIDENTES PRODUCIDOS CON MÁS DE OCHO HORAS TRABAJADAS Y CON MENOS O IGUAL A OCHO HORAS.



Fuente: elaboración propia con los datos Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

de fatiga o había elementos que hacían presuponer fatiga. Un dato taxativo lo aporta el estudio de los accidentes laborales producidos después de ocho horas trabajadas.

Es decir, los índices de gravedad de los accidentes por fatiga –los trabajos con duración de más de ocho horas– casi duplican la probabilidad de que el accidente sea grave o mortal.

RELACIÓN FRECUENCIA ACCIDENTES SUFRIDOS CON MÁS DE OCHO HORAS TRABAJADAS SOBRE LOS PRODUCIDOS CON OCHO O MENOS HORAS DE TRABAJO

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
60%	70%	80%	80%	80%	80%	50%

En definitiva, estos datos estadísticos aportan la siguiente información cualitativa: 1. Los accidentes se mantienen en torno a unos ciertos valores indicando que existe un cierto consenso social que acepta como inevitable,

como producto de la fatalidad, los accidentes. Esta falta de presión social inactiva las políticas preventivas. 2. A mayor regulación de las condiciones y métodos de trabajo menor es el número de accidentes. 3. El factor humano es clave en la seguridad en la circulación por carretera. La fatiga del trabajador le llevará directamente al accidente, si el riesgo se presenta. Y si es un riesgo grave el accidente será grave o mortal.

EL PUESTO DE CONDUCTOR

Sin entrar en las profundidades que requiere el análisis completo de un puesto de conductor, hay que resaltar algunas características claves de cara a construir la prevención de riesgos. Se ha visto que un número muy elevado de trabajadores utiliza el automóvil –tipo turismo– durante su jornada laboral. Estos vehículos están pensados para el ocio, no para el trabajo. Según que el uso del

mismo sea para el ocio o para el trabajo las actitudes del trabajador son distintas. Pues son condiciones que modifican la conducta. El ocio no tiene los mismos requerimientos que el trabajo. Aparece, por tanto, una variable de interés, la viabilidad laboral de los vehículos. Otra situación diferente es la de los vehículos industriales cuya ergonomía mejora progresivamente al igual que la seguridad pasiva. Aquí sólo se resaltarán algunas peculiaridades de la tarea de conducción, dada la importancia de la mismas frente a la seguridad.

La actividad de conducir exige un estado de alerta y atención permanente. La velocidad a la que surgen los acontecimientos exige decisiones y respuestas rápidas. El conductor no puede distraerse ni concentrar su atención en otros problemas ya sean familiares, laborales, etc. No puede evadirse de su trabajo como podría hacerlo el operario de una cadena de montaje. En la monotonía de la autopista ha de seguir vigilante. La conducción, pues, solicita del trabajador una actividad mental intensa. Toda la información que recibe ha de procesarla y tomar las decisiones oportunas. Por tanto, el esfuerzo psicomotriz es intenso, pues las decisiones han de acompañarse de actuaciones sobre los mandos, especialmente en la conducción en ciudad o en carreteras de trazado difícil.

Es evidente que el conductor debe gozar de unas aptitudes psicofísicas óptimas. El cansancio está relacionado con las causas de los accidentes de tráfico. En la conducción se dan las características coincidentes de asociar la fatiga muscular (debido a la postura sedente con movimientos repetitivos de volante, pedales y mandos) con esfuerzo psicosensorial manteniendo el estado de alerta o de atención permanente. Es una actividad altamente fatigante, que entraña un alto riesgo, y, al mismo tiempo, compromete la vida de terceros. Las

capacidades de la persona son imprescindibles para preservar su seguridad y la de los demás, pues la prevención radica exclusivamente en las condiciones de la persona.

EL FACTOR FATIGA

La fatiga afecta a todo el organismo simultáneamente, en el aspecto físico y psíquico, y en grado diverso, pues interviene también la percepción y las características personales. Es un mecanismo regulador del organismo, “de adaptación”, pues actúa como una alarma o una indicación de la necesidad de descanso del organismo. Revela una progresiva debilitación de la capacidad de resistencia de la persona sometida a un esfuerzo intenso o prolongado. La fatiga, en su sentido general, se entiende como una disminución de la capacidad de trabajo tanto intelectual o psíquico, como de las funciones de vigilancia, esfuerzos, movimientos, etc. No es un riesgo que esté presente al inicio del trabajo. Podría decirse que no existe como tal. Tal vez por esto se olvida al examinar los riesgos del trabajo. Esta dejación en un proceso de trabajo bien organizado, controlado y con todos los sistemas de seguridad en funcionamiento tendría escasa importancia sobre la accidentalidad. Aunque no sobre el individuo que uno y otro día terminara su jornada laboral con fatiga de la que no pudiera recuperarse, pues avanzaría hacia un estado de fatiga crónica. Sin embargo, en la conducción es diferente. Desde la aparición de la fatiga la conducción está sometida a un riesgo muy elevado con una probabilidad muy alta de accidente. Pues los sentidos del conductor no actuarán de la manera acertada ni con la prontitud requerida.

La fatiga actúa de forma específica sobre cada uno de los sentidos. Interviene sobre el sistema nervioso disminuyendo la capacidad de reacción sobre los estímulos; ralentiza los

movimientos a realizar y enlentece el pensamiento. Surge asincronía entre la actividad a desarrollar y las actitudes del individuo. Aumentan el número de fallos y errores. Disminuye la fuerza muscular y la actividad mental. Altera la capacidad de atención. Crea dificultades para adecuarse a las tareas o a la comunicación que contengan más de una indicación y para el aprendizaje. Produce alteraciones del carácter, inestabilidad e inseguridad.

Los trastornos sobre la visión son igualmente relevantes: ilusiones visuales como movimiento relativo de un vehículo respecto de otro; ilusiones estructurales; fallos en la percepción de los indicadores; falsa interpretación de la iluminación, sobre todo de noche; falsa sensación de profundidad, de horizonte, de interpretación de señales externas; errores en la perspectiva de la carretera e interpretación errónea de las formas.

El oído tiene menor capacidad de percibir o diferenciar los sonidos en caso de fatiga auditiva. Mención especial merece la desorientación espacial consistente en una percepción errónea del trazado de la carretera. En estado de fatiga el sentido del equilibrio reacciona más lento enviando señales equívocas al cerebro. Esto es especialmente llamativo cuando el trazado de la vía asocia curva con descenso. El cerebro del conductor fatigado recibe una indicación inversa a la realidad.

La desorientación espacial se debe a errores de percepción por el tipo de entorno, fallos de los indicadores de la consola, por alteraciones de la visión o por errores de origen vestibular (canales semicirculares). Influyen, también, errores de causa central (neurológica): problemas de atención focalizada, estrés y fatiga.

Aumento de fallos por la fatiga se ha llegado a comparar con determinadas cantidades de alcohol en sangre. Tampoco es raro realizar “conductas arriesgadas”, ya que a veces la

fatiga hace que la persona ponga medios erróneos para hacer el trabajo más asequible en el momento de mayor cansancio. Es comprensible que si la fatiga causa un incremento de errores o fallos, fallos humanos en un ambiente de alto riesgo como la carretera, se materialicen en accidente.

Al planificar la prevención no se tiene en cuenta la fatiga, siendo un riesgo con alta probabilidad de manifestarse y de consecuencias nefastas. No en vano el lema de los conductores es “la fatiga mata”. Sin embargo, los técnicos de prevención no lo consideran fundamentalmente por ciertas concepciones erróneas. Son concepciones que tienen su origen en los comienzos de los estudios sobre seguridad. Se expresan en los conceptos de fallo humano y fallo mecánico, en los que se ha intercambiado el significado. Detrás del concepto de fallo humano tiende a asociarse la idea de que la persona tiene cualidades de las máquinas. Es decir, puede permanecer indefinidamente trabajando y repitiendo el mismo proceso hasta que el material del que está hecha se desgaste. Y en el concepto de fallo mecánico se tiende a considerar las máquinas y herramientas con características humanas como si pudieran pensar y tomar decisiones. Cuando falla un mecanismo es debido a la irregularidad de quien tenía la responsabilidad de mantenerlo. Algo parecido sucede con el conductor profesional. Se le percibe como una prolongación del vehículo, no como una persona cuyas capacidades van disminuyendo con el paso de la jornada laboral. En un medio donde la seguridad radica sobre la persona son esenciales las medidas preventivas sobre el trabajador. Es preciso conocer muy bien los efectos de la fatiga y cómo eliminarla del proceso de trabajo si realmente quieren evitarse los accidentes. Pues la fatiga infiere una pérdida exponencial de las capacidades humanas.

CONSTRUIR LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Existen diferencias importantes entre el trabajo industrial y el de la conducción por carretera. El trabajo industrial es un proceso de secuencias en las que se ejecutan tareas para la producción de un objeto. En este proceso se utilizan máquinas, herramientas, productos diversos. Todo ello queda bajo el control de una organización determinada del trabajo. Cada máquina, herramienta o producto puede tener riesgos para el trabajador. Pero tras el estudio de cada puesto de trabajo y del conjunto de la planta productiva se conocen y se toman las medidas para eliminarlos o reducirlos. Se puede decir que son previsibles y, por tanto, controlables. En definitiva, se puede diseñar el proceso de trabajo de forma que los errores o fallos del trabajador, por peligrosos que sean, no tengan consecuencias graves ni para él ni para las máquinas, locales o herramientas. La prevención es la actuación sobre la organización del trabajo, los locales, las máquinas, las herramientas y los productos, sean químicos o biológicos.

Sin embargo, la conducción es un proceso laboral más complejo. Conducir es percibir, tomar decisiones, ejecutar acciones. 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, que se modifica progresivamente pues es una máquina sometida a grandes tensiones. Por tanto, es un proceso imprevisible en gran parte, y sólo está el conductor para ejercer algún tipo de control sobre él.

En la industria la seguridad se planifica localizando los riesgos para eliminarlos y controlando los procesos de trabajo. El fallo es pre-

visible y gobernable. En la conducción por carretera parte de los riesgos son inesperados y sólo las decisiones del conductor pueden evitarlo. Por esto la seguridad en la conducción por carretera ha de plantearse desde una configuración diferente. Primeramente, actuando sobre el vehículo y la carga. Es la seguridad pasiva. Los vehículos incorporan cada vez más elementos de seguridad. Continuamente se investigan nuevos dispositivos de control y protección para preservar al conductor en caso de fallos. Es evidente el uso generalizado de nuevas tecnologías en los vehículos. Pero no es suficiente. Pues al mismo tiempo la prevención debe intervenir sobre el conductor. Es la seguridad activa. La seguridad pivota sobre la persona, aunque los vehículos sean cada vez más perfectos. Y al igual que se hace el mantenimiento de las máquinas hay que hacerlo sobre el trabajador para que sus facultades estén perfectas. Puesto que si la conducción es percibir, los sentidos deben funcionar bien. Si es tomar decisiones, la mente debe estar en condiciones de pensar y analizar en fracciones de segundo. Si es actuar, los sentidos y los reflejos han de estar en perfecto estado. Esta es la gran diferencia con la seguridad industrial, pues en la carretera la seguridad depende especialmente del estado del conductor, mientras que en la industria depende de la implantación de sistemas adecuados y los fallos de la persona deben ser intrascendentes para la aparición del accidente.

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales es una ley pensada más para los sistemas tradicionales de producción que para los nuevos modelos de organización del trabajo. Y menos aún para el transporte por carretera. La Ley 31/1995 gira en torno a la evaluación de riesgos, la planificación de la prevención y la vigilancia de la salud. Estas tres variables son difícilmente controlables en un proceso productivo de alta movilidad geográfica y laboral.

Por otra parte, los técnicos de prevención tampoco están capacitados para desarrollar la prevención en este contexto. Su preparación ha sido realizada para un contorno industrial. Luego aplican modelos preventivos industriales, estables, a modelos productivos móviles y cambiantes. Igualmente sucede con la Inspección de Trabajo. Baste un pequeño ejemplo para ver la profundidad del problema. Se admite que el accidente es el resultado final de un conjunto de causas encadenadas. La investigación del mismo permite revisar y adecuar la prevención. Pero los accidentes laborales sucedidos en la carretera no los investiga la Inspección de Trabajo, sino la Dirección General de Tráfico, y sólo aquellos con resultados de muerte. Son investigados como accidentes de tráfico y no de trabajo. Este error mantiene constantes los errores laborales de planificación preventiva, pues se pierde información laboral importante tanto del puesto de trabajo como del control de salud específico para el conductor para replantear la prevención.

La primera medida preventiva debe orientarse a evitar la aparición de factores que causen fatiga, desde la regulación de los mismos, hasta el diseño de los tiempos de descanso para la recuperación correcta del conductor. Es decir, se debe intervenir desde las condiciones de trabajo en todo su contexto hasta las propias fases del diseño organizativo, la tareas y funciones, y en las supervisiones y ajustes de mejora que sean necesarios en todo su transcurso. La prevención de la fatiga no puede definirse en un momento dado, ni para cualquier tipo de persona en general, pues debe ser personalizada, dependiendo de factores individuales de la adecuación del puesto a las características personales de quien lo desempeña. Además, la prevención en un momento dado, puede no ser válida ante las modificaciones que experimente el puesto de trabajo a

lo largo de un período determinado, hecho habitual en el transporte. Por lo tanto, periódicamente deben supervisarse las modificaciones y la prevención adecuada al respecto.

La formación o la información en estos aspectos sobre las condiciones de trabajo y la fatiga desempeña un papel importante entre las actividades preventivas, pues el conocimiento del riesgo de fatiga es el primer eslabón para establecer una cultura de prevención que intervenga sobre ella. Es preciso que trabajadores, técnicos y empresarios tomen conciencia y reconozcan a la fatiga como agente de riesgo. Los conductores deben saber reconocer cuando comienza a aparecer la fatiga (frecuentes cambios de posición en el asiento, acaloramiento, sudor en las manos, sed, pesadez de párpados –se cierran con frecuencia, o con fuerza, o se frotan con las manos–, dolor en la nuca, o interescapular, o en las piernas, picor en el cuero cabelludo, incremento del consumo de cigarrillos, caramelos u otras sustancias). Asimismo, tanto técnicos como trabajadores deben conocer los efectos sobre la salud y el desarrollo de enfermedades diversas así como el envejecimiento prematuro que ocasiona la “fatiga crónica” (instaurada por falta continua de descanso recuperador), y la “fatiga crítica”, situación límite en la que si surge el riesgo el desenlace será fatal por incapacidad de reacción del propio afectado.

En definitiva, es preciso plantear una nueva estrategia integral de prevención que evite la muerte y la lesión, no sólo en el centro de trabajo, sino fuera de él.

Distintos factores relacionados con la organización del trabajo, el modelo productivo, y el modelo territorial y de transporte, están trasladando progresivamente el lugar de los accidentes más graves desde el taller, la oficina o el tajo hacia la carretera.

Es necesario hacer aflorar los accidentes laborales en carretera en misión del conjunto del

informe de la accidentalidad vial. Ello es especialmente importante en el caso de los trabajadores autónomos, y dentro de ellos, de los conductores profesionales.

La falta de un transporte público de calidad (tren o autobús) o de transporte colectivo por cuenta de las empresas favorece la siniestralidad. Defender el transporte colectivo también es apostar por la reducción global de la siniestralidad laboral. Un traspase del transporte privado al colectivo de un 10% supondría cerca de 100 muertos menos cada año.

Por otra parte, la protección de la salud de los conductores profesionales tiene un alcance superior a las estrictas medidas preventivas dentro de la empresa, pues aspectos como la competencia desleal, la seguridad vial o las condiciones sociales perjudicarían a las empresas que mejor actuaran. La sobreexplotación y malas condiciones de los trabajadores inmigrantes junto con la falta de respuesta de éstos a semejantes condiciones laborales están empeorando sustancialmente las condiciones de seguridad y salud de los conductores y la seguridad de terceros, conductores o no. Por

esto, la prevención ha de llegar a otras esferas de intervención, interviniendo sobre:

1. **Coordinación** entre Ministerio de Trabajo y Asunto Sociales, Dirección General de Tráfico y Transportes del Ministerio de Fomento. La investigación de accidentes de carretera debe participar la inspección de trabajo así como los representantes sindicales de los Comités de Empresa o de Seguridad y Salud.
2. **Legislación.** Dos medidas son urgentes: reducir los tiempos de conducción y trabajo, y eliminar tareas auxiliares a la conducción.
3. **Condiciones de trabajo.** El trabajo debe organizarse de forma que se eliminen o reduzcan los factores fatigante y los que alteran los biorritmos.
4. **Hábitos y creencias.** Es preciso incrementar la formación e información a los conductores profesionales para que sus actitudes y decisiones en la circulación, así como sus hábitos se ajusten a los conocimientos científicos y no a creencias de origen incierto y que poco tienen que ver con la realidad técnica y el comportamiento del vehículo y del cuerpo de la persona.

