



Gestión de los riesgos de los conductores en el transporte por carretera: ejemplos de buenas prácticas

En el sector del transporte por carretera, al igual que en los demás, es importante prestar atención a las condiciones de trabajo al objeto de lograr que los trabajadores estén cualificados y motivados. Este sector tiene determinadas características que dificultan la gestión del riesgo frente a otros sectores. Pero si se tiene en cuenta el funcionamiento del sector en la práctica, así como las características de los conductores y de su trabajo, será posible lograr una adecuada gestión de los riesgos. La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA) ha publicado un informe con ejemplos prácticos sobre gestión de los riesgos de los conductores en el transporte por carretera (1). Los casos presentados muestran una variedad de iniciativas e intervenciones orientadas a la protección de los conductores de vehículos de transporte que trabajan de forma independiente y lejos de un centro de trabajo fijo.

Puede tratarse de trabajadores por cuenta propia que habitualmente tienen una gran experiencia como conductores. Esto implica que no siempre resulta fácil comunicarse con ellos con el fin de consultarles e involucrarlos, y que no siempre acogen los cambios de buen grado. Por este motivo, los conductores deben participar activamente en las medidas adoptadas, lo cual significa que dichas medidas han de ser desarrolladas por conductores y para conductores, aplicando métodos de participación que permitan aprovechar su experiencia y lograr su aceptación. También resulta crucial concederles el tiempo suficiente para debatir, planificar, ensayar e introducir los cambios.



© iStock

Asimismo es posible aprovechar la experiencia de los conductores dándoles el papel de asesores, formadores y tutores.

También los clientes y otras partes interesadas deberían implicarse en esta gestión de los riesgos. Quienes realizan el reparto de mercancías no trabajan aisladamente, sino que forman parte de una cadena. A las empresas que contratan conductores puede resultarles difícil velar por la seguridad de sus empleados cuando están trabajando en los locales del cliente. Y el carácter competitivo de la actividad hace que las empresas de transporte prefieran no plantear exigencias a sus clientes, por lo que estos pueden concluir, erróneamente, que la seguridad de los conductores no es responsabilidad suya. Para los conductores de vehículos de transporte de viajeros, los pasajeros forman parte del riesgo y también de la solución. Otros grupos de interesados que deberían implicarse en la gestión del riesgo pueden ser:

- las empresas que recogen y distribuyen mercancías;
- los pasajeros y los escolares;
- las organizaciones dedicadas a la seguridad vial, los ministerios de transportes, la policía y los jueces, etc.

Las grandes empresas están en las mejores condiciones para imponer las normas sobre seguridad y salud en el Trabajo (SST) a sus transportistas contratados, lo que puede incentivar a estas pequeñas empresas a seguir adoptando dichas normas cuando trabajan para otros clientes.

Las medidas de SST, como por ejemplo las normas para una conducción más segura, pueden requerir plazos adicionales para su aplicación. Esto deberá tenerse en cuenta tanto en la organización como en la programación del trabajo. Por otra parte, es necesario considerar los beneficios económicos de poner en práctica una conducción defensiva por un menor consumo de combustible.

La formación, los cursos de reciclaje y el seguimiento adecuado de los procedimientos son muy importantes para los conductores, pero deberán llevarse a cabo en el marco de un sistema organizativo encaminado a prevenir los riesgos y apoyado por un compromiso claro de la dirección de la empresa.

Siempre que se introduzcan cambios es preciso sopesar las implicaciones para la SST que se pudieran derivar de los mismos. Por ejemplo, la introducción en las cabinas de conducción de las tecnologías de la información y la comunicación puede aprovecharse también para realizar mejoras en la seguridad y la salud de los conductores.

Conviene tener presente las diferencias entre los trabajadores, por ejemplo en lo relativo a las necesidades de los de mayor edad y de los más jóvenes, de las mujeres conductoras y de los trabajadores extranjeros.

Entre las principales conclusiones de los casos presentados se incluyen las siguientes:

- Los conductores suelen ser trabajadores autónomos, muy experimentados y acostumbrados a trabajar de forma independiente. Lo anterior implica, entre otras cosas:
 - que los enfoques adoptados deben tener carácter práctico, pero nunca paternalista;
 - que es preciso sacar partido de los lugares frecuentados por los conductores, como las áreas de descanso de las autopistas, etc.;
 - que las recomendaciones y soluciones deben basarse en las experiencias de los conductores, por ejemplo:
 - haciendo que participen en la evaluación del riesgo y en el desarrollo de las soluciones;
 - utilizándolos como asesores, tutores, etc.;
 - dando un plazo suficiente para desarrollar las soluciones y aplicar los cambios.
- Las medidas dirigidas a la gestión de riesgos deberían involucrar a los clientes y grupos interesados, y en particular:
 - a la cadena de suministro: proveedores, centros donde se efectúan las entregas, etc.;
 - a los pasajeros y escolares;
 - a las organizaciones dedicadas a la seguridad vial, autoridades con competencia en transporte, etc.
- Las grandes empresas están en condiciones de imponer las normas sobre SST a sus transportistas contratados, lo que puede incentivar a estas pequeñas y medianas empresas a adoptar dichas normas también cuando trabajan para otros clientes.
- Cuando se introducen nuevas tecnologías en las cabinas, es posible utilizarlas también para mejorar la SST, por ejemplo manteniendo informados a los conductores y mejorando la programación de sus entregas.

(1) European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), *Managing risks to drivers in road transport: good practice cases*, EU-OSHA.

- Las medidas de SST pueden requerir más tiempo para realizar las tareas, y por lo tanto:
 - es preciso que ello se refleje en la organización y programación del trabajo, y
 - hay que informar también a los clientes sobre este aspecto.
- La formación, por ejemplo en las técnicas de conducción defensiva, debería ser parte integrante de las medidas organizativas orientadas a la prevención de los riesgos, y contar con el apoyo decidido de la dirección de la empresa.

En el sector del transporte de pasajeros se presentan varios ejemplos relacionados con la prevención de los actos de violencia contra los conductores, algunos de ellos protagonizados por escolares. Estos actos de violencia pueden provocar estrés y lesiones en los trabajadores, daños materiales en los autobuses y un mayor riesgo de accidentes de tráfico. Se considera importante implicar a los niños en la solución del problema, y entre las medidas adoptadas en estos casos encontramos las siguientes:

- crear asociaciones —con los centros de enseñanza, con programas de prevención del delito, con la policía y con los organismos de tráfico—;
- lograr la implicación de los niños, por ejemplo:
 - designando un agente de prevención como responsable de las actuaciones de proximidad, por ejemplo en la colaboración con los centros de enseñanza;
 - organizando espectáculos teatrales con los niños donde se escenifiquen los problemas y las soluciones;
 - logrando que los niños se pongan de acuerdo sobre las normas de comportamiento durante los viajes en autobús y sobre la forma de ejercer la «vigilancia policial»;
 - formando conjuntamente a conductores y escolares, con el fin de alcanzar una visión común del problema;
- adoptar un enfoque integral, en el que los centros de enseñanza se involucran también en lo que sucede fuera de sus puertas, y no solo dentro;
- designar agentes de intervención que trabajen conjuntamente con los revisores de billetes de los autobuses;
- recubrir las ventanillas laterales con revestimientos protectores, separar el puesto de conducción de la zona destinada a los pasajeros, instalar televisión en circuito cerrado, sistemas de seguimiento y enlaces por radio que permitan una intervención rápida;
- en caso de accidente, prestar ayuda y asesoramiento al personal.

Los ejemplos prácticos ponen de manifiesto que es posible adoptar diversas medidas para controlar los riesgos y mejorar la seguridad de los conductores de transporte por carretera. Estas medidas pueden servir también para mejorar el servicio prestado a los clientes y pasajeros, y para ahorrar costes en las empresas de transporte.

Ejemplos

El objetivo del proyecto alemán DocStop consistía en mejorar **los servicios médicos prestados a los conductores profesionales de largo recorrido** durante su trabajo. Se utilizaron las áreas de descanso de las autopistas como centros DocStop, poniendo a disposición de los conductores una red de médicos que pueden consultar cuánto están en la carretera, sin necesidad de alterar apenas sus horarios.

Los directivos de la empresa danesa Arla Foods desarrollaron, en colaboración con los conductores, un programa dirigido a recopilar **información sobre las condiciones de trabajo en quinientas zonas de carga distintas**. Dicha información se incorporó a los sistemas informáticos de la empresa, de forma que los conductores disponen de ella cuando imprimen su hoja de ruta diaria. Entre los datos mostrados se incluyen los acuerdos con los clientes. Los conductores



© David Tijero

valoraron especialmente el hecho de que este sistema tenía en cuenta los distintos niveles de conocimientos y el escaso tiempo disponible para realizar las entregas.

También en Dinamarca, Shell Transport exige a sus **subcontratistas que se ajusten a las normas de calidad y seguridad de la empresa**. Estas últimas se centran sobre todo en los informes de accidentes y lesiones, en la formación e instrucción de los conductores y en la integración de la seguridad dentro de las estructuras organizativas de los subcontratistas. El cumplimiento del programa se controla estrictamente.

Transport for London ofrece a **las mujeres conductoras** de autobuses unas condiciones de trabajo adecuadas, al objeto de mejorar la selección y la permanencia de estas trabajadoras en el puesto. Entre dichas condiciones merecen citarse el programa de las «tutoras» que aconsejan a las mujeres conductoras en las cocheras de los autobuses, las ayudas para el cuidado de los hijos y las instalaciones adaptadas para uso de las mujeres. Se han aplicado medidas destinadas a prevenir la violencia a bordo de los autobuses, entre ellas una campaña informativa. El personal y los directivos reciben formación en la que se hace hincapié en la política de tolerancia cero frente a los comportamientos discriminatorios. Se sigue trabajando en otros temas, como son los horarios de trabajo flexibles. En otro de los ejemplos, el sindicato español Comisiones Obreras, tras realizar un estudio, formuló recomendaciones relativas al uniforme de las mujeres conductoras.

La empresa de transportes francesa Prevost introdujo una serie de medidas para que sus conductores respetasen el **límite de velocidad** de 80 km/h, lo que dio como resultado una reducción del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂, así como una mejora en la salud y seguridad de los conductores, que también participaron en los ahorros de costes. Para promover esta iniciativa se utilizaron etiquetas adhesivas fijadas sobre los vehículos.

Información adicional

El informe completo está disponible en lengua inglesa en la siguiente dirección del sitio web de la Agencia:
http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN/view
 desde donde se puede descargar gratuitamente.

Esta hoja informativa está disponible en todas las lenguas de la UE en la siguiente dirección:
<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, ESPAÑA
 Tel. +34 944794360, Fax +34 944794383
 E-mail: information@osha.europa.eu

© Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. Reproducción autorizada, con indicación de la fuente. Printed in Belgium, 2011

