

S

AÑO 1 - N° 3

LAB

BOLETÍN DE SALUD LABORAL

- ▶ Futuro Organización en P., S. y S.C.
- ▶ Ser Maquinista
- ▶ Actividades laborales Maqta. en Gestión
- ▶ Trastorno por trabajar a turnos nocturnos
- ▶ La Seguridad en el transporte por ferrocarril
- ▶ Información Salud Laboral
- ▶ 10 años de trabajo en Barcelona





Futuro de la Organización en materia de Prevención, Salud y Seguridad Corporativa

La organización y su Comisión Ejecutiva, está obligada a trabajar, no solo el día a día, sino también pensando en el futuro, estableciendo prioridades beneficiosas para el colectivo de conducción, mejorando continuamente todo lo relacionado con su actividad diaria, principalmente en la conducción o en su gestión.

Por ello, desde este Área queremos hacerlos llegar lo que debemos plantear de cara al futuro en las empresas ferroviarias y en la Agencia Estatal que regula el sector.

Hemos fijado una serie de actividades que el personal de conducción en gestión, dentro de las sociedades del Grupo Renfe y Marco Regulador del colectivo, pueden desarrollar. Se ha confeccionado un documento al efecto, el cual hay que dar traslado a la Dirección del Grupo RENFE.

Estas actividades, entre otras, serían las siguientes:

- Centros de Gestión, totalmente necesario y obligado para el colectivo.
- Delegados de Seguridad.
- Delegados de Protección Civil.
- Personal de apoyo a los Técnicos de Prevención.
- Equipos de Seguridad (documentación, análisis de registros, etc).
- Maniobras en talleres, depósitos o derivaciones particulares.
- Preparación de trenes.
- Recepción de Material, Control de Material y

Controles de Calidad.

- Formación Práctica.
- Asesoramiento y/o Tutoría.
- Así como cualquier otra actividad en la que acredite conocimientos y sean coincidentes con las necesidades de la empresa en ese ámbito geográfico.

La decisión de la actividad a desarrollar debiera tomarse tras mantener una entrevista personalizada con el maquinista y centralizada en los departamentos de Producción y/o Recursos Humanos.

ARROLLAMIENTOS

Sobre este tema hemos creado un documento con los siguientes objetivos:

- Agilizar el inmovilizado del vehículo.
- Evitar los transbordos de viajeros en plena vía.
- Desinhibir al Maquinista de la retirada del cadáver o material
- Reemplazar al Maquinista en el momento del arrollamiento. Objetivo principal y final.

Tenemos que implicar a todas las partes para conseguir nuestros objetivos, es decir, primero a las sociedades del Grupo Renfe y a las empresas ferroviarias que operan en el sector, para posteriormente incluir a todas las administraciones que corresponda, Ministerio de Interior, Ministerio de Justicia o Ministerio de Fomento.

Es muy importante que veamos de manera conjunta, tanto las empresas como nosotros, la importancia del asunto y que todos juntos busquemos una solución definitiva y factible para todos. Desde 1994 cuando se crea la Circular AJ/94, la sociedad ha sufrido un cambio profundo, tecnológicamente se ha avanzado mucho, por lo tanto, lo reglamentado hay que modificarlo e indudablemente mejorarlo.

AGENCIA ESTATAL FERROVIARIA.

Igualmente hay que tener claro de cara al futuro, que debemos perseverar en la mejora de las instalaciones fijas, es decir, vías, túneles, supresión de pasos a Nivel, falta de cobertura telefónica en muchos kilómetros de la red de interés general, eliminación del Bloqueo Telefónico, y, por ende, la eliminación del auxiliar de cabina, etc.

Sobre estas materias, la AESF, ya tiene los documentos encima de la mesa, por tanto, hay que hacer un seguimiento constante de los mismos, y mediar para que las mismas evolucionen según nuestras pretensiones. De no ser así, deberíamos plantear medidas a adoptar para que se cumplan nuestros objetivos.

REPORTE CONFIDENCIAL DEL RIESGO Y CULTURA JUSTA.

Estamos obligados a dar a conocer a las diferentes empresas, que la fuente de mejora de minimización o eliminación de un riesgo es el reporte anterior del mismo. Tenemos la obligación de hacer cambiar la cultura de las empresas sobre el análisis del riesgo y las medidas a adoptar para eliminar el mismo.

Hay que inculcar una cultura justa en las empresas, desde la Alta Dirección de la mismas, hasta nuestros compañeros del colectivo de conducción. Tenemos que cambiar los sistemas de detección y reporte de los riesgos. Desde esa Cultura justa, debemos recoger todos los riesgos, bien por instalaciones, por errores humanos o de la condición que fueren, mediante un reporte del cual tengamos conocimiento todos los interesados.

Con este sistema, las empresas ferroviarias, tuteladas y controladas por la AESF, tendrán detectados todos o casi todos los riesgos que tienen sus trabajadores en cualquier momento, actuando en consecuencia con las medidas correctoras que sean necesarias. El sistema está inventado, su eficacia está demostrada, solo falta la voluntad de las partes, AESF y Empresas Ferroviarias, que lo quieran asumir.

MATERIAL

Hay que intentar mantener todo tipo de reuniones en las que se analicen, en cortos periodos de tiempo, el es-

tado del material, las consecuencias de tener un buen mantenimiento del mismo, analizando el porqué de los inmovilizados, necesidades existentes de material y sobre todo, principal para nosotros, el Maquinista, y por tanto, sus representantes legales, deben saber siempre cualquier modificación que se esté planteando con la finalidad de que sean ellos quienes ponga en conocimiento las ventajas e inconvenientes que pueden acarrear esas modificaciones.

SERVICIOS DE PREVENCIÓN.

Si no hay un cambio, no solo estructural, sino también funcional y organizativo, de los Servicios de Prevención de las Empresas del Sector, estas nunca cumplirán del todo con su función principal. Hoy en día, se quedan en las obligaciones marcadas por Ley, ya que este servicio no tiene peso específico en las empresas.

Tal y como están estructurados, no tienen independencia, ni personal, ni económica. Jerárquicamente no dependen de ellos mismos, recursos humanos ejerce una presión tal que los cercena en sus funciones. Y, sobre todo, favorece la dedicación al trabajo del día a día, sin que exista planificación o estudios sobre las consecuencias futuras, lo que conlleva que algunos casos se hagan valoraciones improvisadas. Un riesgo importante para la profesión, pues la misma evoluciona rápidamente.

Una de nuestras obligaciones de cara al futuro, es intentar modificar esta deficiencia. En la actualidad se ha intentado con nulos resultados hasta la fecha.

ESTUDIOS Y TRABAJOS A DESARROLLAR SOBRE LA PROFESIÓN DE MAQUINISTA.

Entiendo que debemos realizar estudios centrados en las consecuencias de la profesión de Maquinista, extraer conclusiones de los mismos y trasladarlos a los órganos o administraciones correspondientes.

Se ha solicitado estos últimos meses, una valoración de riesgos sobre cada uno de los cuadros de servicios instalados en todos los ámbitos geográficos, con la intención de tener evaluado debidamente a todo nuestro personal, para a partir de ahí, y teniendo presente los resultados, adoptar las medidas que se entiendan necesarias.

En todas estas cuestiones, son a grosso modo, lo que, desde Salud Laboral y Prevención de Riesgos, entendemos que la Organización debe implicarse en los próximos años.

A través de este medio, creado para este fin, hemos expuesto inquietudes e ideas.

Fdo.: Ángel Peña Pérez
SECRETARIO DE SALUD
SEMAF.-

Ser Maquinista

Compañeros/as.

Desde SEMAF, como final de ciclo entre Congresos, queremos daros las gracias a todos/as los que habéis colaborado con nosotros en los asuntos de Prevención de Riesgos Laborales y Salud Laboral.

Entendemos que la valoración de este ciclo es positiva, el tiempo pasa muy rápido y debemos pensar en el futuro lleno de ilusión y con el objetivo, intacto, de mejorar sustancialmente las condiciones de todos/as compañeros/as del colectivo de Conducción.

Como bien sabéis, nos ha costado muchísimo tiempo, esfuerzo y reivindicaciones, lograr las condiciones laborales y el respeto al colectivo que a día hoy nos tienen, no solo dentro de las empresas ferroviarias como Renfe, Transfesa, FGV, FGC etc., sino también en distintas Instituciones ligadas al transporte por ferrocarril.

Para seguir manteniendo el citado estatus, entendiendo que este es nuestro fin, debemos hacernos respetar día a día en nuestra actividad diaria, es decir, en la conducción de los trenes dentro de toda la geografía estatal.

Al hilo de lo descrito anteriormente, unido con el final de ciclo anteriormente descrito, quiero finalizar con una alusión inherente a nuestra actividad principal y todo lo relacionado con ella desde el comienzo de la formación inicial.

Definición de la profesión de Maquinista Ferroviario.

Para todos/as nosotros/as, es la profesión que ejercemos diariamente desde que ingresamos en el colectivo de conducción. Principalmente la desarrollamos conduciendo trenes, pero puede haber ciclos en nuestra vida laboral que realizamos labores en gestión relacionadas, igualmente, con el colectivo de conducción.

VENTAJAS DE LA PROFESIÓN.

Las ventajas de esta profesión son muchas. En primer lugar, existe una gran libertad en nuestro quehacer diario. Nos satisface la conducción de los trenes, nos hace ser tremendamente responsables, valor añadido a nuestra personalidad para el resto de aspectos de la vida. Gozamos de una retribución económica aceptable, tomando como referencia la situación laboral del país.

Así como un abanico de atributos valorables individualmente por cada uno/a de nosotros/as.

INCONVENIENTES DE NUESTRA PROFESIÓN.

La profesión de Maquinista, como todas las demás, tiene también inconvenientes relativos. El ejercer esta profesión tiene una regulación, así como controles de todo tipo estrictos. Además, la profesión esta estructurada y regulada por una Orden Ministerial de riguroso cumplimiento, lo que conlleva dedicación plena a la misma.

Por todo lo anteriormente expuesto, nosotros/as, los/as Maquinistas, día a día, debemos dar un ejemplo de responsabilidad en nuestras acciones diarias, que enumero a continuación:

LA FORMACIÓN.

Este es un aspecto fundamental en la profesión, debemos otorgar toda la importancia e implicación a la formación, ser exigentes, no solo con quien la imparte sino con nosotros/as mismos/as.

Desde la Organización hay una lucha constante en este sentido, pero necesitamos que todos/as vosotros/as, os impliquéis en ello. Ningún Maquinista puede ejercer su profesión sin estar debidamente seguro de realizarla con total normalidad.

Si se necesita más formación, hay que solicitarla, exigir más medios, así hasta conseguir que la formación sea "LA NECESARIA".

LA CABINA DE CONDUCCIÓN.

Es el hábitat natural del Maquinista, donde más horas laborales pasamos a lo largo de nuestra vida laboral. Desde la Organización, estamos obligados a mejorar constantemente este hábitat, no solo desde el prisma de la seguridad, sino también de la ergonomía en su totalidad, pero siempre con vuestra ayuda. Vosotros/as sois los ojos in situ, por ello, debéis denunciar cualquier irregularidad, anomalía o incidencia.

Aunque es nuestro hábitat natural, no es nuestra casa, no debemos hacer lo que queramos, ni utilizar los medios tecnológicos que queramos, no, solo podemos utilizar lo legalmente establecido. Aun entendiendo que estamos en una época tecnológicamente avanzada, donde los móviles, tablets, etc, nos permiten, oír música, ver imágenes, jugar a juegos que nos proporcionan estos medios, la profesionalidad del maquinista debe



estar por encima de estas tentaciones. En cabinas de conducción no se utilizan móviles privados, no se utilizan tablets privadas, no se utilizan aparatos de radio, ni nada que no esté establecido legalmente.

En las cabinas de conducción, el Maquinista debe ir seguro, realizar su función laboral de manera individual. El acceso a las mismas solo se lo facilitaremos a las personas que legalmente están autorizadas para ello, un exceso de personas puede distorsionar nuestra atención y puede generar un grave problema.

Debemos hacerlas seguras, es decir, control del acceso y restringido, así se lo hemos hecho llegar a las empresas y no se deben abandonar salvo en contadas y reglamentadas situaciones, porque el abandono no puede generar situaciones ingratas en muchas ocasiones, bien por problemas físicos o por problemas legales.

CONDICIONES PSICOFÍSICAS PARA LA CONDUCCIÓN.

Desde hace mucho tiempo, al Maquinista se le exige unas condiciones en las que debe ejercer su función de conducción, es uno de los inconvenientes relativos a la profesión. Constantemente debe tener en cuenta que la conducción debe realizarse desde unas condiciones psicofísicas estrictas en cuanto al consumo de alcohol u otros elementos que pueden influir en la misma, es decir, el maquinista, aún en su tiempo libre, tiene que tener en cuenta la restricción en el consumo de estas sustancias por los controles, tanto en situaciones normales, como en cualquier tipo de incidencia o accidente.

Desde la Organización hemos hecho varias recomendaciones al respecto, estamos totalmente identificados con el consumo cero en nuestra profesión, y ello, nos da un plus de credibilidad que no podemos ni queremos perder.

Cualquier irregularidad observada en la forma de proceder, propia o de otra Maquinista, debemos ponerla en conocimiento de nuestros jefes directos, para con ello intentar realizar la conducción en las mejores condiciones psicofísicas posibles.

Otro elemento a tener en cuenta en las condiciones en las que debemos conducir son los medicamentos, queremos recordar que al igual que en el apartado anterior, los medicamentos están regulados por Orden Ministerial, además, la misma, indica cómo deben proceder los Maquinistas.

Nosotros debemos hacer saber a los médicos o especialistas que nos tratan, que nuestra profesión es la de Maquinista. Si nos recetan cualquier medicamento incluido en la Orden Ministerial debemos ponerlo en conocimiento de nuestro jefe inmediato, para que entre los servicios de Producción y Médicos decidan en qué situación permaneceremos, pero no debemos olvidar nunca, que los que nos jugamos nuestras licencias, somos los Maquinistas, y como tal debemos actuar.

Todas estas recomendaciones y formas de actuar os las hacemos llegar para su debido cumplimiento.

Debéis saber la disposición de esta Organización para avanzar, conjuntamente, en la mejora de credibilidad y responsabilidad. Con ello, pretendemos hacer de nuestra profesión algo de lo que debemos sentirnos todos/as orgullosos/as. Nuestra profesión es muy bonita, y si la ejercemos con responsabilidad y seriedad lograremos que sea inmejorable.

Fdo.: Ángel Peña Pérez
SECRETARIO DE SALUD LABORAL
SEMAF.-

Actividades Laborales para el personal de Conducción en Gestión

El tema de declarar no apto para la circulación al personal laboral en las empresas del Grupo Renfe, en particular al personal de conducción, ha generado y genera desde hace tiempo un debate, que desde nuestra posición sindical, entendemos, que hay que emprender para seguir dignificando en mayor medida nuestra actividad laboral, que, por lógica, debe ir más allá de la conducción.

La situación no la contemplamos como un problema, es una causa derivada de la antigüedad que posee la plantilla y que justifica la contratación de nuevo personal en el colectivo de conducción. Hay que dialogar sobre las posibles salidas a esa situación, y así lo entendemos.

El Maquinista debe ejercer su actividad laboral tanto en el marco de la conducción como en gestión, tal y como lo tenemos acordado entre las partes.

Abordar la declaración de no apto bien sea temporal o definitiva, solo está sujeta a dos premisas, a saber:

- Los emolumentos económicos: Tienen que seguir siendo los estipulados hasta ahora.
- Mantener la residencia laboral de los afectados.

Por lo demás, SEMAF está dispuesto a mantener negociaciones, y mediante este escrito presentamos alguna propuesta sobre lo tratado.

ACTIVIDADES ADMISIBLES PARA EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN DECLARADO NO APTO.

CENTROS DE GESTIÓN (CGO ó CGI).

Entendemos que los CGO y CGI, deben contar con personal de conducción. Estos Centros de Trabajo están algo más saturados desde la entrada del RCF, y la empresa no debe olvidar que este mismo RCF tiene una moratoria según la cual Adif nos está realizando actividades que las tienen que internalizar en estos centros.

Nosotros apostamos porque en estos Centros exista personal del colectivo de conducción, personas que entiendan la actividad que realiza el colectivo, que tengan conocimiento de las instalaciones, vías y estaciones, en las que pueden producirse cualquier incidencia,

accidente o incidente, y lo principal, tener ese conocimiento, necesario, para gestionar debidamente las resoluciones a aplicar en esas situaciones. Cualquier incidencia mal gestionada, degenera en caos.

El desconocimiento que pueda tener el personal que desarrolla su trabajo en estos Centros, provoca que a la persona que se encuentra en el lugar de la incidencia se le atribuya más responsabilidad de la que ya ostenta.

Además, entendemos que las personas que existen en estos Centros deben tener un conocimiento exhaustivo del material con el que están circulando los trenes de su ámbito, por dos motivos principalmente:

- Comerciales.
- La ayuda que puedan prestar, en caso de incidencia, a los Maquinistas.

Debemos tener en cuenta que el Maquinista, en muchos casos, es la única persona de la empresa que se puede ver involucrada en esas situaciones, y cualquier ayuda que se le pueda prestar beneficia a todos, pero principalmente a la empresa, que minimiza los trastornos ocasionados en las incidencias (retrasos, traslados, etc.).

Por lo anteriormente expuesto, sin perjuicio de añadir alguna circunstancia más, SEMAF cree necesario que el personal de conducción permanezca en estos Centros de Trabajo, y evidentemente, estos puestos pueden ser ocupados por compañeros con limitaciones o declarados no apto. Son ocupaciones de responsabilidad, estrés, etc., y quizá no todo el mundo se encuentre preparado para ello, sin olvidar que también se les puede formar, debidamente, para realizar las funciones que correspondan.

DELEGADOS DE SEGURIDAD.

Entendemos que siendo necesaria la figura del Delegado de Seguridad, el personal de conducción es uno de los más preparados para ejercer estas funciones. Se trata de ajustar las necesidades de la empresa y facilitar la formación correspondiente en las materias que proceda.

La experiencia nos dice que, ante cualquier incidencia o accidente en un ámbito geográfico, no tenemos

Delegados de Seguridad de nuestras empresas. No así Adif, que si los tiene y siempre inician los procesos de análisis o estudio de los mismos con cierta ventaja sobre nuestras empresas. Es muy importante que existan personas en estos cargos, incluso podrían ejercer sus funciones en cualquiera de nuestras empresas indistintamente. Sería una forma de dar cobertura al personal declarado no apto en residencias más pequeñas y, a la vez, dispersas por el territorio nacional, aumentando la posibilidad de dar cobertura a un amplio ámbito geográfico.

DELEGADOS DE PROTECCIÓN CÍVIL.

En este caso sería la misma explicación manifestada en el punto anterior, adaptándolo a Protección Civil, con una elevada carencia en la actualidad. También podrían ejercer sus funciones, indistintamente, en cualquier empresa.

APOYO A LOS TÉCNICOS DE PREVENCIÓN.

Igual no podrían tener un cargo definido como tal, pero si que vendría muy bien, ante la falta de personal dedicado a la Prevención de Riesgos.

Dado que los Técnicos de Prevención acaparan en la actualidad unos ámbitos geográficos tan extensos, no pueden ejercer debidamente su función de vigilancia, revisión y adopción de medidas. No estaría mal que un número determinado de estos agentes les ayudaran a identificar riesgos, realizar mediciones, reunir datos, etc.

EQUIPOS DE SEGURIDAD.

Habría que crear grupos de seguridad, para trabajar, depurar, repartir, etc..., todo el contenido relacionado con la documentación reglamentaria y asumir todo lo que el RCF nos impone. Se han empezado a crear estos grupos en las grandes residencias, consideramos que es acertado este procedimiento. Aunque posteriormente se digitalice y se trabaje con nuevas tecnologías, es evidente que se necesitará revisión, depuración y supervisión.

Estos equipos pueden ser zonales o locales en algunos casos, y a su vez, hará falta personal que analice los registradores jurídicos y otras cuestiones relacionada con temas normativos.

MANIOBRAS EN TALLERES, DEPOSITOS O DERIVACIONES PARTICULARES.

La función para la que poseen la formación idónea estas personas, como no puede ser de otra manera, es la conducción. Por lo tanto, esa debe ser la salida natural que se le debe dar a un gran número de ellos.

No entendemos que exista personal contratado para realizar los movimientos en las instalaciones detalladas en el enunciado, es decir, talleres, depósitos o derivaciones particulares.

No apreciamos ningún impedimento legal para que no puedan realizar esta actividad. Lógicamente hay que asegurarse de ello, pero entendemos que se está perdiendo un tiempo sin consultarlo, o mejor dicho, sin decidirlo. SEMAF apuesta por esta solución.



PREPARACIÓN DE TRENES.

Hay residencias, con personal de conducción declarado no apto, en las que bien podrían ser acoplados para la preparación de trenes en toda la extensión de la palabra, y así se incrementarían los ratios de productividad (en algunas residencias ya se realizan).

RECEPCIÓN DE MATERIAL Y CONTROLES DE CALIDAD.

Para el material motor, que las sociedades ponen a disposición de Renfe Fabricación y Mantenimiento para realizar las reparaciones programadas o subsanar las averías diarias, no existe ningún control al ser recepcionado para comprobar que las reparaciones se han realizado correctamente.

Es fundamental, retomar la figura que existía en el pasado, procedente de conducción, con la finalidad de aportar su experiencia y conocimiento para ejercer esa función. No existe personal más cualificado dentro de las sociedades del Grupo Renfe para ejercer esta tarea.

Asimismo, podían ejercer funciones de control de calidad de los vehículos, tanto en exteriores como interiorismo, no solo de las cabinas de conducción, sino también de las salas de viajeros.

FORMACIÓN PRÁCTICA.

Estos compañeros atesoran una experiencia que no se debe desaprovechar. Creemos que podrían impartir un tipo de formación práctica, a tren parado o en instalaciones fijas, sobre materias que algunos Maquinistas solo la han realizado al ingresar en el servicio de conducción, sirva como ejemplo:

- Poner los medios necesarios para poder remolcar un tren.
- Seccionar motores.
- Seccionar convertidores.

Así como cualquier otra materia que, a los equipos de formación o MM. II., se les ocurra, y que sea útil para los Maquinistas.

ASESORAMIENTO Y/O TUTORÍA.

Es cada vez más evidente, desde la Organización se viene transmitiendo desde hace tiempo, que el cambio generacional que se está produciendo en la empresa, y principalmente en el colectivo de conducción, exige tiempo y dedicación para ello.

Observamos ciertos repuntes preocupantes en cuestiones relacionadas con nuestra profesión, enten-



demos, y ahora más convencidos cada día, que no podemos desaprovechar la experiencia de los trabajadores e inculcar la misma al personal de nuevo ingreso.

Asesoramiento y tutorías, son las materias demandadas que pueden ejercer algunos de los compañeros que ya no desarrollan sus funciones como Maquinista en un cuadro de servicio de línea. Ambos temas son necesarios, uno no excluye al otro, por ello, apostamos por la tutoría tal y como hemos reivindicado desde hace tiempo.

La tutoría es necesaria para mitigar muchas de las preocupaciones de los Maquinistas y el asesoramiento es fundamental para hacerles ver que todos lo necesitan, es decir, los maquinistas actuales como los de nuevo ingreso.

En conclusión, se puede advertir que existen un conjunto de actividades laborales que el personal de conducción, cuando por desgracia llega a la situación de no aptitud física tanto temporal como definitiva, puede ejercer. Es obvio que no todo el personal vale para todo. Asimismo, es evidente que con estas actividades quizás no se facilite tarea a todos los no aptos que existen hoy en día, pero es incuestiona-

ble que si efectuamos todo esto el aprovechamiento y producción de los mismos aumentan exponencialmente, por tanto, no hay razón para no intentar aplicar esto.

SEMAF valora positivamente, para ello se han mantenido conversaciones con responsables de Producción tanto de Renfe Viajeros como de Renfe Mercancías e incluso con algún responsable de RR.HH. de las dos sociedades, que en cuanto se declara la no aptitud, a un trabajador, hay que proceder a realizar una entrevista. Esta entrevista debe ser centralizada, no sería bueno realizarla en el ámbito, y así conocer que posibles actividades, gustos y preferencias que desea el afectado, ya que se puede dar el caso de que aparte de estas actividades el trabajador posea conocimientos para ejercer cualquier otra actividad y coincida con los intereses de la empresa, es decir, brindar la posibilidad de que todos salgan beneficiados y nadie perjudicado.

Atentamente,

Fdo.: Ángel Peña Pérez
SECRETARIO DE SALUD SEMAF



Trastorno por trabajar a turnos nocturnos

El presente artículo nace por la convicción de Enrique Luengo Silva, Vocal De Prevención de Riesgos Laborales por Semaf en Miranda de Ebro y de Juan Hernández Zabaleta, de que el movimiento se demuestra andando, es decir, que si realizamos actividades con el fin de mejorar cualquier aspecto en la vida, terminarán ciertamente mejorando. Por ello, hablando de participar e implicarse en tareas de mejora laboral acordamos investigar sobre algo muy presente entre los maquinistas de cualquier empresa ferroviaria del mundo, los efectos de trabajar a turnos y, concretamente, en el turno de noche. Aprovechando mi titulación en psicología y nuestra experiencia como maquinistas de Renfe en AVE/LD de Miranda de Ebro nos lanzamos a investigar los trabajos que se han realizado sobre el tema.

No hemos encontrado trabajos concretos sobre la turnicidad nocturna de maquinistas, por lo que se abre un vasto campo de experimentación en este sector, aunque sí existen estudios sobre trabajo a turnos y trabajo nocturno en relación a otros colectivos profesionales. Así podemos comentar una pequeña muestra de estos estudios:

Schernhammer, profesora asociada de medicina de la Universidad de Harvard y epidemióloga asociada del

Hospital Brigham and Women's, en Boston, en un estudio en el que rastrearon los datos recogidos durante 22 años de unas 75,000 enfermeras de todo Estados Unidos, obtuvo varios resultados:

El estudio definió el trabajo en turnos nocturnos rotatorios como al menos tres noches en que se trabajaba cada mes, además de los días y las tardes trabajadas en el mes.

Aunque el estudio no pudo probar causalidad, halló que las personas que trabajaban en turnos nocturnos rotatorios durante más de cinco años experimentaron un aumento del 11 por ciento en el riesgo de morir por cualquier causa.

El riesgo de muerte por enfermedad cardíaca fue un 19 por ciento más alto entre los que trabajaban en esos turnos entre 6 y 14 años, y un 23 por ciento más alto entre los que trabajaban en esos turnos durante 15 o más años, halló el grupo de Schernhammer.

Las enfermeras que trabajaban en turnos nocturnos rotatorios durante 15 o más años también tenían un riesgo un 25 por ciento más alto de muerte por cáncer de pulmón, según el estudio.



Finalmente la doctora Schernhammer concluía que “Estos resultados amplían las evidencias anteriores de una relación potencialmente nociva entre el trabajo en turnos nocturnos rotatorios y la salud y la longevidad, aunque se necesita más investigación para averiguar cómo los rasgos individuales podrían interactuar con el trabajo en turnos nocturnos rotatorios para dañar a la salud”.

Por otro lado, Janneth Marcela Feo Ardilla, en una revisión documental identifica las alteraciones de la vida diaria de los trabajadores que trabajan a turnos. Dentro de las principales alteraciones se encontraron trastornos músculo-esqueléticos, abortos, problemas de sueño y otros efectos de menor importancia. En cuanto a las actividades cotidianas y las relaciones interpersonales, los quehaceres domésticos, el tiempo libre, la familia, la pareja y los amigos, son los aspectos más afectados en la vida de los trabajadores por turnos.

Según otros trabajos, los trabajadores de turnos nocturnos normalmente suelen estar en un estado permanente de desincronización circadiana debido a su tendencia a regresar a los horarios convencionales en sus días festivos.

Así, Monk (1989) ha observado que la capacidad de afrontamiento para el trabajo con cambio de turno es proporcional a la tolerancia de la desincronización circadiana y de la disminución del sueño; pero también depende de la presión doméstica que frecuentemente experimentan las personas que trabajan en horas poco convencionales. Aunque se había argumentado que las dificultades en el ciclo sueño-vigilia secundarias al trabajo por turnos no son patológicas per se (Webb, 1989), se ha observado que como grupo, los trabajadores por turnos presentan una tasa más elevada de divorcios, somnolencia durante el trabajo y consumo de drogas (Regestein y Monk, 1991).





Los pacientes con patrones de sueño-vigilia irregulares pueden tener muy poca o ninguna ritmicidad circadiana en su ciclo de sueño. Por ejemplo, algunos pacientes hospitalizados por demencia presentan un ciclo sueño-vigilia polifásico en el cual existen breves períodos de vigilia seguidos por sueños profundos a lo largo de las 24 horas del día. Todos estos trastornos que son fuente de quejas de insomnio-somnolencia y de trastornos del estado de ánimo provocan una disminución del rendimiento laboral y producen un malestar general. La técnica terapéutica general es la promoción de una buena higiene del sueño, cuya meta es la sincronización del sistema circadiano del paciente con su ciclo sueño-vigilia. El tratamiento de estos trastornos también conlleva un estudio de las mejoras posibles en los trabajos por turnos por parte de la industria y del gobierno (Czeisler y col., 1982, Regestein y Monk, 1991).

En este sentido cabe destacar la investigación de Kenneth Z. Altshuler and Cols. "The American Psychiatric Press segunda edición tratado de psiquiatría" (Pág.: 892-894) donde describe el Trastorno del ritmo circadiano (trastorno del ritmo sueño-vigilia) de la siguiente forma: "El ciclo sueño-vigilia, bajo el control circadiano por parte de reguladores u osciladores endógenos, puede ser interrumpido a causa de una desincronización entre los ritmos biológicos y las demandas externas de la conducta de vigilia....se presentan en forma de insomnio o de hipersomnolencia, dependiendo de la yuxtaposición de las demandas de rendimiento y el ciclo circadiano subyacente. Los trastornos del ritmo circadiano del sueño se asocian con una significativa comorbilidad orgánica y una alteración del funcionamiento psíquico. Se ha observado que los trabajadores

con cambios de turno tienen una probabilidad de dos a tres veces mayor de sufrir accidentes laborales que las personas que únicamente trabajan en los turnos de mañana, tarde o noche (Smith M y Colligan, 1982). El trastorno por cambio de turno de trabajo se asocia con una tasa elevada de trastornos gastrointestinales, cardíacos y del aparato reproductor (Czeisler y Allan, 1988). Cuando se pasa al horario de invierno y el día se acorta en 1 hora para ahorrar luz, se produce un aumento del 10% en los accidentes de tráfico (Monk, 1980). Las variaciones rápidas del ritmo sueño-vigilia producen una disritmia circadiana aguda".

Hemos encontrado muchos más estudios, en diferentes colectivos, que finalmente redundan en los mismos resultados.

Por todo lo visto, nos resulta llamativo que en las evaluaciones de riesgos realizadas por los técnicos de Riesgos Laborales de diferentes ámbitos dentro de Renfe (Mercancías Miranda y Zaragoza Viajeros), que hemos tenido la oportunidad de ver no hacen mención alguna a trastornos del sueño ni a ningún tipo de riesgos psicosociales.

Dentro del colectivo de conducción existen una gran variedad de horarios laborales según el gráfico de trabajo y el servicio que se presta. Así, aquellos que trabajamos como maquinistas sabemos que los trabajos pueden ser muy diferentes, en cuanto a nocturnidad y turnicidad, según se preste servicio en un gráfico de cercanías, de media distancia, de AVE Larga Distancia o de Mercancías; además, varía mucho dependiendo de las residencias de los maquinistas. Quizás, por ello, sea

más difícil realizar un estudio genérico sobre los riesgos para la salud debidos a la turnicidad en la categoría de maquinista.

Pese a estas dificultades, a priori, parece que la tasa de divorcios entre los maquinistas es alta, aunque, sin estudios previos no se pueda decir que es significativamente superior a la tasa de divorcios que se producen entre el total de la población española. Lo mismo se puede decir sobre los trastornos del estado del ánimo (p.Ej. depresión, ansiedad) o de los trastornos del sueño.

En nuestro humilde parecer, existe un vacío de interés por los problemas de salud y de convivencia, tanto en lo familiar como en el ambiente social del trabajador, que ha llevado a una pobre investigación de los riesgos específicos de nuestro colectivo que especifique estos riesgos según áreas y residencias de trabajo.

Siguiendo las recomendaciones de Czeisler y col., 1982, Regestein y Monk, 1991: “El tratamiento de estos trastornos conlleva un estudio de las mejoras posibles en los trabajos por turnos por parte de la industria y del gobierno”. Por ello, una vez que se hayan realizado los estudios pertinentes podremos proponer estrategias de intervención, siguiendo las recomendaciones de Janneth Marcela, “...reorganizando los sistemas de trabajo y proporcionando mejores condiciones en el ambiente de trabajo. Además generando espacios de acercamiento con el trabajador y su familia para dar a conocer los riesgos de exposición y las medidas preventivas aplicadas en concordancia con la evaluación de riesgos”.

Nos llama, especialmente, la atención lo que se dice en la REVISTA Año I N° 2, LAB SEMAF (Pág. 27) En el Artículo “SEMAF FGV Y PREVENCIÓN DE RIESGOS Resumen del primer año de los planteamientos que SEMAF ha realizado dentro del Comité de Seguridad y Salud, donde se habla sobre unas encuestas sobre riesgos psicofísicos realizadas en 2015 a trabajadores de FGV. El artículo que textualmente dice: “Una vez obtenidos los resultados de estas encuestas se creó un grupo de trabajo sobre riesgos psicofísicos para los maquinistas de Alicante que trataría los resultados de estas encuestas, con ánimo de plantear soluciones a los mismos desde el ámbito de la prevención, siendo muy importantes las decisiones de este grupo, debido a la influencia que pueden tener en asuntos como turnicidad, salario, reconocimiento como los puntos más conflictivos. Lamentablemente, SEMAF acudió a la primera y última reunión de este grupo, pues no obtuvimos representación en el Comité de Seguridad y Salud antes y debido a que una vez obtenidos los resultados de las encuestas que tanto trabajo, horas y dinero costó realizar y analizar, durante el 2016, la dirección no ha tenido a bien seguir con el desarrollo de este grupo de traba-

jo, por motivos que nunca ha justificado, pero el problema no acaba aquí, en la última reunión del Comité de Seguridad y Salud, se planteó por parte de la dirección eliminar este grupo de trabajo para volver a realizar la encuesta y a partir de ahí volver a estudiar los resultados, lo más sorprendente es que la única parte que se mostró en contra de esta medida fue la representación de SEMAF, pues entendemos que los maquinistas estamos más que abandonados y que después de haber esperado esta evaluación, no se entiende que tras un año de espera se pretenda volver a empezar algo que durará otros años más, lamentablemente, la votación de 5 a favor y 1 en contra (SEMAF) dejó el asunto zanjado” .

Parece que, lamentablemente, la primera misión que tenemos es la de convencer a la empresa y al resto de la representación sindical sobre la importancia de valorar los riesgos derivados del trabajo a turnos y nocturno para empezar a avanzar en su investigación por colectivos y la implantación de medidas que ayuden a los trabajadores y a sus familias.



La Seguridad en el transporte por ferrocarril

INTRODUCCIÓN

La seguridad en el transporte ferroviario requiere, entre otros aspectos, de una correcta definición y gestión de los riesgos que pueden surgir en el material o en sus operaciones.

Para garantizar una política de seguridad eficaz en esta materia, debe haber una coordinación adecuada entre todos los actores implicados, realizando una evaluación permanente de los niveles de seguridad. Con ello, estaríamos más cerca de alcanzar el objetivo común que, entendemos, nos une en este asunto: que el Grupo Renfe y las empresas que lo componen, sean más seguras.

Desde nuestra Organización, SEMAF, observamos con preocupación el incremento de situaciones extraordinarias, relacionadas con la seguridad, que se producen en el desarrollo de la actividad cotidiana en las empresas del Grupo Renfe y que afectan muy directamente al ejercicio de nuestra profesión.

Objetivamente, basándonos en los datos facilitados por las empresas del Grupo, se han incrementado las situaciones de agresiones, arrollamientos, apedreamientos, grafitis, etc., sin que hayamos sido capaces de

adoptar decisiones adecuadas para impedir o, al menos, reducir de manera significativa, estas preocupantes estadísticas.

Entendemos que, además de ese análisis estadístico objetivo sobre los datos existentes, debemos tomar en consideración aspectos que, si bien no tienen ese soporte numérico, sí creemos que inciden de manera directa en la percepción de seguridad de la actividad de transporte que realizamos, como pueden ser el elevado nivel de alerta existente de manera casi permanente, que genera situaciones de alarma entre los viajeros que conllevan, en ocasiones, reacciones incontroladas, tanto en el interior como el exterior de los trenes.

Por todo ello, queremos exponer una serie de reflexiones sobre distintas situaciones y proponer posibles soluciones a las mismas, dado que entendemos que todos estamos obligados a realizar esfuerzos para minimizar los riesgos y garantizar, en la mayor medida posible, la seguridad de los trabajadores y clientes, definiendo protocolos de actuación claros para su aplicación por parte de todos los actores que intervienen en materia de seguridad.





Es importante tener en cuenta que buena parte de los trenes circulan con un solo trabajador a bordo, el maquinista, que debe contar con una adecuada protección a través de sistemas técnicos que incorporen los avances tecnológicos en esta materia, así como recibir una formación específica para afrontar las situaciones que puedan presentarse en el desarrollo de su actividad, que son muy diversas, sin que sea posible derivar exclusivamente en él la responsabilidad de atender situaciones como evacuaciones, traslados, actos vandálicos, actos terroristas, sabotajes, accidentes, lesiones, enfermedades de viajeros u otras.

Es evidente que la seguridad absoluta es un objetivo tan loable como imposible, pero ello no es óbice para que, por nuestra parte, adoptemos todas las medidas necesarias para evitar, en la medida de lo posible, que ocurran muchas de estas situaciones, fundamentalmente cuando, en muchos de los casos, son debidas a acciones voluntarias y organizadas que causan graves daños a las personas y los bienes.

Como ya hemos señalado, existen datos facilitados por el Grupo Renfe que corroboran el incremento del riesgo, fundamentalmente, en Barcelona y Madrid, da-

tos que se ven confirmados a través de las notificaciones mediante PAI's y PIR's.

Así, tenemos conocimiento de que se ha actuado sobre distintos elementos para detener los trenes; además del método frecuente de actuar sobre los aparatos de alarma del interior de los coches, se ha actuado sobre los pulsadores de urgencia de las cabinas de conducción, lo que, a nuestro entender, supone un riesgo de gran importancia para la seguridad, ya que, más allá de que normalmente se esté utilizando para pintar los trenes con grafitis, nada impide que pueda utilizarse esta misma fórmula para sabotajes o actuaciones terroristas.

En el caso señalado, se trata de auténticas bandas de grafiteros ubicadas en Madrid y Barcelona que detienen los trenes en puntos preestablecidos en los que accede el resto del grupo, amenazando a usuarios y trabajadores.

La difusión, a través de las redes sociales, de estas actuaciones, así como del procedimiento para acceder a las cabinas de conducción, incita a reproducirlas por parte de otros y permite que cualquier persona conozca la forma de acceder a elementos de seguridad de los trenes.



Entendemos que se deben proyectar y ejecutar diferentes actuaciones, entre las que proponemos las siguientes:

FORMACIÓN DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

Por lo que se refiere a la formación, consideramos imprescindible diseñar procesos formativos adecuados a las características específicas de nuestra profesión en materia de Protección Civil, arrollamientos, liderazgo en situación de emergencias y conocimiento y colaboración con las instituciones externas con las que necesariamente se debe interactuar en estos casos.



MATERIAL

ANULACIÓN DE LOS APARATOS DE ALARMA A UNA VELOCIDAD SUPERIOR A 15 KM/H.

Esta medida no es novedosa, ya que está incorporada desde hace años en los trenes de Alta Velocidad, habiéndose constatado su eficacia, por lo que entendemos que debe hacerse extensiva al resto de trenes del Grupo Renfe.

Consideramos que, actualmente, la detención del tren por parte de los viajeros sólo es efectiva y, por tanto, tiene alguna utilidad, cuando se produce un arrollamiento de personas u obstáculos al inicio de la marcha, circulando a velocidad reducida.

Su utilización en otros casos, generalmente, no sólo no resuelve el problema o riesgo existente, sino que genera dificultades adicionales, y citamos algunos ejemplos:

- Cuando se produce la detención de un tren por detectar los viajeros que no se efectúa la parada prevista en una estación, se genera una situación de riesgo para el viajero, ya que la detención se efectúa en una ubicación inadecuada.
- En caso de enfermedad de un viajero, si el tren se detiene se genera una demora en la atención que se le debe proporcionar.
- Cuando se produce un problema de orden público, se demora y dificulta el acceso al tren de los servicios de seguridad de la empresa o de las fuerzas y cuerpos de seguridad que, en su caso, se puedan requerir.

Con carácter complementario a la adopción de esta medida, se debe implementar la instalación de los elementos de comunicación (interfonos u otros), necesarios para garantizar la comunicación con el Maquinista desde el interior del tren, con objeto de que, recibida la información pertinente, éste pueda gestionar la adopción de las medidas correspondientes.

SISTEMA DE DETENCIÓN DE LA VÍA CONTRARIA

Ante cualquier incidencia que requiera la evacuación del tren en trayectos con vía doble, se genera una situación de riesgo muy elevada de arrollamiento masivo. Sirva como ejemplo que, en algunas líneas de Madrid, la frecuencia de paso de los trenes es inferior a tres minutos en cada sentido, por lo que, ante cualquier incidencia, el Maquinista no tiene posibilidad de avisar al PM o CGE para que detengan las circulaciones.

Por ello, proponemos dotar a los vehículos de un sistema que permita al Maquinista detener los trenes que circulen por la vía contraria ante este tipo de situaciones. Este sistema se encuentra operativo desde 1992 en los trenes AVE que circulan con LZB y entendemos que debe hacerse extensivo, con carácter inmediato, al menos a los trenes que circulen con ERTMS, así como desarrollar sistemas que permitan incorporarlo al resto de circulaciones.



PUERTAS DE ACCESO A LA SALA DE VIAJEROS

En estos momentos, es posible abrir las puertas de acceso de los coches de viajeros en marcha o manipulando los sistemas de apertura/cierre de las mismas.

Entendemos que se debe impedir esa posibilidad o, en caso de que hubiera manipulación manual de las mismas, posibilitar técnicamente su cierre desde la cabina de conducción.

Por otro lado, se producen con relativa frecuencia arrollamientos de personas u objetos al inicio de la marcha de los trenes, por reflejar en cabina el cierre correcto de las puertas de acceso cuando, sin embargo, no se ha producido el cierre total de las mismas, lo que en ocasiones conlleva, además del propio incidente o accidente, condenas penales tanto para la empresa como para el Maquinista.

Consideramos que todas las puertas de acceso deben contar con un sistema que verifique el cierre en todo el contorno de la puerta, impidiendo la tracción en caso contrario.



PUERTAS DE ACCESO A LAS CABINAS DE CONDUCCIÓN

Desde el punto de vista de la seguridad, consideramos una temeridad que sea no sólo posible, sino relativamente sencillo, que cualquier persona no autorizada acceda a las cabinas de conducción, ya sea utilizando medios ilegales o llaves de acceso, que están al alcance de muchas personas, aun cuando no tengan autorización para ello.

En la cabina de conducción se tiene acceso a los aparatos de seguridad de los vehículos, aparatos de alarma y diversos elementos cuya manipulación podría generar problemas de gran magnitud bajo determinadas circunstancias.

Por todo ello, las cabinas de conducción deberían ser inaccesibles durante la prestación del servicio, garantizando que no existe riesgo de manipulación y, para ello, proponemos que se diseñe e instale un sistema que impida el acceso a las mismas y que, en el supuesto de que se produjese un acceso no autorizado, no se pudiese acceder a algunos elementos críticos, como por ejemplo, la tracción, el freno, la puesta en servicio/anulación de sistemas como ASFA o ERTMS, las fuentes de alimentación de los motores, etc.

Creemos que la adopción de medidas sobre los sistemas actuales, como el cambio de cerraduras o la utilización de llaves universales o similares, sólo serviría para atenuar durante un breve espacio de tiempo los problemas actuales, ya que son muchas las personas que requieren acceder a las cabinas de conducción por su actividad profesional (además de los propios trabajadores del Grupo Renfe, los pertenecientes a los servicios de limpieza, seguridad o mantenimiento) y, por tanto, es prácticamente imposible llevar a cabo un control exhaustivo de los elementos de acceso a las mismas.

La implementación del nuevo sistema de acceso debe permitir garantizar, asimismo, asegurar los trenes cuando, por circunstancias imprevistas, el Maquinista deba abandonar el mismo, como en los casos de evacuaciones, accidentes, incidentes, rearme de aparatos de alarma, arrollamientos, etc.

CONCLUSIÓN

Con este conjunto de medidas, tanto las formativas como las relativas al material, consideramos que se favorecería un desarrollo de nuestra actividad en condiciones más seguras, algo que, sin duda, repercutiría de forma positiva tanto para los trabajadores afectados como, sobre todo, para los usuarios de nuestros servicios.

Entendemos que la existencia de riesgos en materia de seguridad genera intranquilidad y, posiblemente, aleja a potenciales clientes de nuestros trenes, más aún cuando se tiene la sensación de que esos riesgos van en aumento y no se percibe que se adopten

medidas eficaces para eliminar o, al menos, minimizar esos riesgos.

Por nuestra parte, desde la responsabilidad que entendemos que nos compete, dada nuestra condición de organización representativa de los trabajadores del Grupo Renfe y nuestra voluntad de colaborar en la mejora de los servicios que prestamos a nuestros clientes, creemos que las medidas propuestas, que proceden del conocimiento derivado del desarrollo de nuestra actividad cotidiana, pueden contribuir en la consecución de ese objetivo común, además de dar respuesta a las necesidades de nuestros representados.



Información de Salud Laboral

Adicciones

QUÉ ES LA ADICCIÓN A LAS DROGAS?

La adicción está reconocida por la Organización mundial de la Salud como una enfermedad crónica y grave. La adicción se considera una enfermedad del cerebro, ya que las drogas modifican a este órgano, en su estructura y funcionamiento. Los síntomas que presenta son:

- Daño y deterioro progresivo de la calidad de vida de la persona.
- Pérdida de control.
- Negación o autoengaño.
- Desestructuración.

POR QUÉ LA GENTE CONSUME DROGAS?

Por lo general, las personas comienzan a consumir drogas por varias razones:

- Para sentirse bien. La mayoría de las drogas de las que se abusa producen sensaciones intensas de placer. Esta sensación inicial de euforia es seguida por otros efectos, que varían según el tipo de sustancia que se consuma.
- Para sentirse mejor. Algunas personas que sufren ansiedad social, trastornos relacionados con el estrés y depresión, comienzan a abusar de las drogas en un intento por disminuir los sentimientos de angustia. El estrés puede jugar un papel importante en el inicio del consumo de drogas, la continuidad en el abuso de drogas o la recaída en pacientes que se recuperan de la adicción.
- Para desempeñarse mejor. Algunas personas sienten presión por aumentar o mejorar químicamente sus capacidades cognitivas o su rendimiento, lo que puede desempeñar un papel en la experimentación inicial y el abuso continuo de drogas como los estimulantes recetados o los esteroides anabólicos etc.
- La curiosidad y el “porque otros lo hacen”. En este aspecto, los jóvenes son particularmente vulnerables, debido a la fuerte influencia de la presión de sus pares. Los adolescentes son más propensos que los adultos a participar en comportamientos de riesgo o temerarios para impresionar a sus amigos y expresar su independencia de las normas parentales y sociales.

Cuando se consumen drogas por primera vez, las personas pueden percibir lo que parecen efectos positivos; también pueden creer que pueden controlar su consumo. Sin embargo, las drogas pueden apoderarse

rápidamente de la vida de una persona, por lo general, la decisión inicial de consumir drogas es voluntaria, con el consumo continuo, la capacidad de una persona para ejercer el autocontrol puede verse seriamente afectada, este deterioro en el autocontrol es el sello definitivo de la adicción.

QUE ES LA ADICCIÓN AL ALCOHOL?

El alcohol es una droga. Está clasificado como depresivo, por lo que disminuye las funciones vitales, lo que se traduce en lenguaje mal articulado, inestabilidad de movimiento, percepciones alteradas e incapacidad para reaccionar con rapidez.

En cuanto a la forma en que afecta a la mente, el alcohol se comprende mejor si se ve como una droga que reduce la capacidad de la persona para pensar de forma racional y distorsiona su capacidad de juicio.

Aunque se clasifica como depresivo, la cantidad de alcohol que se consume determina el tipo de efecto que tiene. Mucha gente bebe por el efecto estimulante, como en el caso de una cerveza o un vaso de vino que se toman “para animarse”. Pero si una persona consume más de lo que el cuerpo puede tolerar, entonces experimentará el efecto depresivo del alcohol.

Efectos a corto plazo

Dependiendo de la cantidad que se ingiera, y de la condición física del individuo, el alcohol puede causar:

- Habla confusa
- Somnolencia
- Vómitos
- Diarrea
- Molestias estomacales
- Dolores de cabeza
- Dificultades respiratorias
- Distorsiones visuales y auditivas
- Capacidad de juicio deteriorado
- Disminuye la percepción y la coordinación
- Pérdida del conocimiento
- Anemia (pérdida de glóbulos rojos)
- Coma
- Periodos de inconsciencia (pérdida de memoria durante la cual el bebedor no puede recordar lo que ocurre mientras está bajo la influencia del alcohol)

Efectos a largo plazo

Las borracheras y el consumo constante de alcohol en grandes cantidades están asociados a muchos problemas de salud, que incluyen:

- Lesiones no intencionales como choques automovilísticos, caídas, quemaduras y ahogamiento
- Lesiones intencionales como heridas por arma de fuego, agresiones sexuales y violencia doméstica
- Incremento de las lesiones en el trabajo y disminución de la productividad
- Incremento en los problemas familiares, así como ruptura de relaciones
- Intoxicación por alcohol
- Alta presión arterial, derrame cerebral, y otras enfermedades relacionadas con el corazón
- Enfermedades hepáticas
- Daños a los nervios
- Problemas de tipo sexual
- Daños cerebrales permanentes
- Deficiencia de vitamina B1, la cual puede llevar a un trastorno que se caracteriza por amnesia, apatía y desorientación
- Úlceras
- Gastritis (inflamación de las paredes del estómago)
- Desnutrición
- Cáncer de boca y garganta

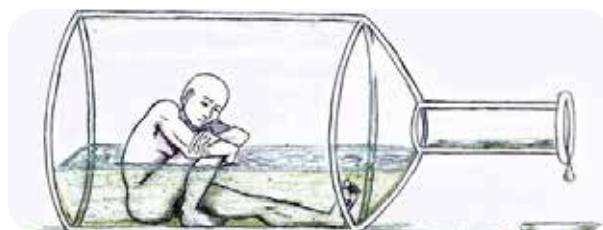
Una sobredosis de alcohol provoca efectos depresivos mucho más severos (incapacidad para sentir dolor, intoxicación que obliga al organismo a vomitar el veneno, y finalmente inconsciencia o, peor aún, coma o muerte provocada por una grave sobredosis tóxica). Estas reacciones dependen de la cantidad de alcohol que se consuma y de la rapidez con que se consuma.

ALCOHOLISMO

La dependencia del alcohol (alcoholismo), consta de cuatro síntomas:

- Ansiedad: una fuerte necesidad o compulsión de beber.
- Pérdida de control: la incapacidad propia para limitar el consumo del alcohol en cualquier situación.
- Dependencia física: síntomas de abstinencia como náuseas, sudores, temblores y ansiedad, se presentan cuando se interrumpe el consumo de alcohol después de un período en que se bebió en exceso.
- Tolerancia: la necesidad de beber grandes cantidades de alcohol para sentirse bien.

Una dependencia grave puede llevar a la persona a presentar síntomas de abstinencia que ponen en peligro su vida, entre los cuales se encuentran las convulsiones, que empiezan entre ocho y doce horas después de la última bebida. El delirium tremens comienza de tres a cuatro días después cuando la persona presenta una agitación extrema, tiembla, alucina y pierde contacto con la realidad.



Alguien que bebe cada vez más, a menudo dirá que puede dejar de hacerlo en cualquier momento que lo decida; sólo que nunca "decide" hacerlo. El alcoholismo no es un destino, sino un trayecto, un largo camino de deterioro durante el cual la vida se vuelve cada vez más difícil.



POR QUÉ ALGUNAS PERSONAS SE VUELVEN ADICTAS Y OTRAS NO?

Como con cualquier enfermedad, la vulnerabilidad a las adicciones varía de persona a persona, no existe un solo factor que determine si una persona va a ser adicta o no. Por lo general, cuantos más factores de riesgo tenga en su entorno una persona, más posibilidades hay de que el consumo se convierta en abuso y adicción. Por otra parte, los factores de protección reducen el riesgo a la persona de desarrollar una adicción.

Factores de Riesgo

- Comportamiento agresivo en la infancia
- Falta de supervisión
- Habilidades sociales deficientes
- Experimentación con las drogas
- Disponibilidad de drogas
- Pobreza en la comunidad

Factores de protección

- Buen autocontrol
- Supervisión y apoyo familiar
- Relaciones positivas
- Competencia académica
- Políticas contra las drogas
- fuertes lazos en la comunidad

El riesgo del abuso de sustancias aumenta en gran medida en tiempos de transición, para un adulto, un divorcio o la pérdida (familiar, laboral, etc) pueden llevar al consumo y/o abuso de drogas o alcohol. De ahí la importancia del entorno a nivel de protección, para que dichas situaciones no deriven en una adicción.

FASES DE LA ADICCIÓN

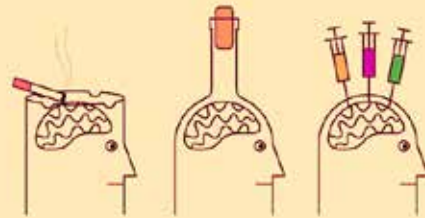
La enfermedad de la adicción, como casi todas las enfermedades, sufre un proceso de progresión:

1.Fase inicial de consumo de la sustancia.

El paciente no siente que este perjudicando su vida, ya que le resulta placentero.

2.Segunda fase silenciosa. El paciente continúa con el consumo, cada vez más elevado aunque no lo perciba y siguen sin manifestarse indicadores visibles de malestar.

3.Tercera fase proceso sintomático. El paciente entra en negación pero es consciente del problema.



CONSECUENCIAS

Debido a que el efecto que produce la sustancia o la actividad compulsiva es distinto en el individuo, las adicciones tienen diversas consecuencias. Sin embargo, en etapas avanzadas, todas ellas coinciden con el paulatino deterioro de la vida social, afectiva, laboral o escolar y, en algunos casos, con la muerte.



Información de Salud Laboral

Medicación

ORDEN FOM 679/2015

Desde SEMAF, queremos recordarnos, que un medicamento es una sustancia con propiedades para el tratamiento o la prevención de enfermedades. Se debe entender como un instrumento de salud y no como un bien de consumo motivo por el cual su uso debe adecuarse de cada individuo.

Según la ORDEN FOM 679/2015, será responsabilidad del personal referido, poner en conocimiento de los facultativos que le vayan a prescribir un tratamiento médico, las exigencias de sus funciones en su puesto de trabajo, solicitando que quede constancia en su historial médico, para que dichos facultativos valoren su compatibilidad con la medicación prescrita. Los facultativos deberán tener en cuenta dichas exigencias del puesto de trabajo del personal ferroviario antes de prescribir medicamentos, para poder decidir si éstos pueden sustituirse por otros o si la persona no puede llevar a cabo su tarea habitual.

MEDICAMENTOS QUE PUEDEN PERTURBAR O DISMINUIR LAS FACULTADES PSICOFÍSICAS DEL PERSONAL DE CIRCULACIÓN Y CONDUCCIÓN.

Medicamentos bajo cuyos efectos debe evitarse el ejercicio de las actividades:

- BENZODIACEPINAS:

- **N05C: Ansiolíticos**

(Alprazolam, Bentazepam, Bromazepam, Clobazam, Buspirona, Clorazepato dipotasico, Cloediazepoxido, Clotiazepam, Diazepam, Halazepam, Hidroxicina, Ketazolam, Lorazepam, Oxazepam, Pinazepam)

- **N05C: Hipnóticos y Sedantes**

(Brotizolam, Clometiazol, Flunitrazepam, Flurazepam, Loprazolam, Lormetazepam, Midazolam, Quazepam, Triazolam, Zolpidem, Zopiclona)

- OPIÁCEOS:

- **N02A: Opioides**

- **N02AA: Alcaloides naturales del opio (MORFINA)**

- **N07BC: fármacos usados en la dependencia a opioides (METADONA, BUPRENORFINA)**

-ANTIEPILÉPTICOS:

- **GRUPO N. SISTEMA NERVIOSO. SUBGRUPO N03**

(Fenobarbital, Primidona, Fenitoína, Etosuximida, Clonazepam, Carbamazepina, Oxcarbazepina, Rufinamida, Tiagabina, Valproico-Ácido, Vigabatrina, Valpromida, Gabapentina, Lacosamida, Lamotrigina, Levetiracetam, Pregabalina, Topiramato, Zonisamida, Retigabina)

MEDICAMENTOS INCLUIDOS EN LOS CONTROLES DE SUSTANCIAS.

Se realizarán controles para detección de consumo de, al menos los siguientes grupos de medicamentos:

OPIÁCEOS. Benzodiazepinas.

Información de Salud Laboral

Día 365 de baja

LA SEGURIDAD SOCIAL REALIZARÁ UNA EVALUACIÓN DEL ESTADO DEL TRABAJADOR

SEGURIDAD SOCIAL ≈ EVALUACIÓN

Se realizará una evaluación y se valorará:

- ALTA MÉDICA
- AMPLIACIÓN DE LA BAJA HASTA 6 MESES MÁS
- INCAPACIDAD

SI AMPLIACIÓN DE LA BAJA HASTA 6 MESES MÁS.

El pago lo realiza la Seguridad Social.

TRANSCURRIDOS LOS 6 MESES:

Se realizará de nuevo una evaluación por parte de la Seguridad Social y se valorará:

- Alta Médica.
- Prórroga de hasta 6 meses más.
- Incapacidad.

FINALIZADA LA 2° PRÓRROGA:

- Alta Médica
- Incapacidad

AFECTACIÓN AL TRABAJADOR

FINAL DEL PROCESO

SI ALTA:

- Reincorporación al ámbito laboral

SI INCAPACIDAD:

- Resolución del INSS
- Oposición a la resolución en un plazo de 30 DÍAS HÁBILES para reclamar.
- Si INSS ratifica su decisión, sólo queda vía judicial para recurrir.
- Si se acepta Incapacidad por parte del trabajador:

SI SE ACEPTA INCAPACIDAD

- Solicitar REINGRESO al Grupo Renfe
- Si el trabajador es mayor de 55 años, se solicitará INDEMNIZACIÓN al Grupo Renfe

NUNCA SE SUPERARÁN LOS 730 DÍAS DE BAJA SIN INCAPACIDAD

10 años de trabajo en Barcelona

*10 AÑOS DE TRABAJO EN BARCELONA CON UN OBJETIVO:
“GARANTIZAR LA SEGURIDAD DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN
Y MINIMIZAR LOS RIESGOS EXISTENTES EN NUESTRO LUGAR DE
TRABAJO”*

En el año 2007 sin haber desempeñado función sindical alguna, pese a trabajar en Renfe desde 1981 en Tracción, sentí la necesidad de formar parte de SEMAF, para luchar por cambiar cosas que para todos los maquinistas eran fundamentales, pues afectaban a la seguridad del Personal de Conducción y era básico el conseguirlas, para mejorar profesionalmente.

Me presente a las elecciones y salí elegido como representante de SEMAF en Barcelona Sants. Inmediatamente solicité trabajar y ser el responsable del Área de Salud Laboral y Prevención de Riesgos Laborales, de la cual tenía conocimientos por cursos de postgrado y era el Área que creía podría desempeñar mejor.

Los inicios no fueron fáciles, el toro a lidiar era muy potente (Barcelona tenía deficiencias a subsanar en todas las Áreas – AV/LD, Cercanías, Media Distancia y Mercancías – las inversiones a realizar eran muy cuantiosas y algunas costaron muchos esfuerzos por parte de todos, pero la falta de experiencia se suple con trabajo, mucha ilusión, esfuerzo y tenacidad.

Desde SEMAF, detectamos una alarmante falta de instalaciones acondicionadas para realizar las maniobras en estaciones, de 20 salas de descanso del Personal de Conducción se encontraban en una situación muy lamentable y no reunían las condiciones mínimas requeridas para realizar el descanso de 45 minutos del personal de conducción (tras denunciar las situaciones a los responsables de las diferentes áreas, Cercanías, Media distancia, AV / LD, y mercancías se tuvo que llegar a un conflicto colectivo y convocatoria de huelga en 2.010, con acuerdo final de desconvocatoria.

Teníamos también importantes reformas que debían acometerse en cabinas de UT y locomotoras para mejorar la seguridad, la ergonomía y comodidad del personal de conducción, así como introducir una serie de acciones para mejorar la limpieza y el mantenimiento en el material.

Así mismo han sido necesarios tres años de denuncias constantes para poder adecuar los vestuarios del personal de conducción, ya que en un principio la empresa se negaba a cualquier tipo de mejora en los mismos, teniendo SEMAF, mostrar su disconformidad no aconsejando a sus afiliados la uniformidad hasta que

las instalaciones no reunieran unas condiciones mínimas. Pasado estos tres años de lucha, hemos pasado de tener un vestuario en Sants, en estado lamentable y otro en San Andres Condal, a disponer de ocho vestuarios, con mobiliario nuevo, aire acondicionado y bomba de calor, bancos, etc..., en residencias y cabeceras, quedando pendientes unos pequeños flecos con unos plazos a cumplir mediante acuerdo escrito, así como el compromiso por parte de la empresa de mejorar dichos vestuarios con el aumento de plantilla, principalmente los femeninos.

No ha sido fácil, pues ha habido que notificar constantemente a la empresa y hacer un seguimiento intensivo y exhaustivo para que ésta entendiera que sin estas mejoras la uniformidad no podría llevarse a cabo.

En la actualidad, tenemos:

I.- Instalaciones: Pasarelas, torres de iluminación y pasillos balizados para maniobras, en las siguientes instalaciones y todas sus vías de apartado:

Cercanías y Media distancia:

En San Vicente de Calders, Hospitalet, Montcada Bifurcación, Terrasa, Manresa, Mataró, Blanes, Massanet, San Celoni, Granollers, Vilanova y Estación de Francia.

AV/LD:

- Culatones C3 y C4 de Can Tunis, acondicionados.
- Zona de bandeja y apartado en Can Tunis vías 4 a 11, con plataforma continua.
- Vías 12 y 18 de Can Tunis acondicionads y petición de otra plataforma en vía 12.
- Culatones V 205 en Barcelona Sants y C4 para vehículos de internacional (en ejecución).
- Instalaciones de apartado del Prat del Llobregat (limpieza periódica e iluminación).
- Instalaciones de apartado de la Sagrera (Iluminación y pasillos), con petición de mejora y adaptación de las mismas.

MERCANCIAS:

- Acondicionamiento de zona de apartado del Grill en Le Soler (pasillos e iluminación).
- Denuncia del culatón de apartado en Le Soler, por falta de pasarelas e iluminación.
- Can Túnis (Acondicionamiento de pasillos, para locomotoras tándem en señales de retroceso R 2 y R 4).
- Asfaltado de pasillos en Can Tunis via 8 y zona de apartado frente a Gerencia.
- Actuaciones en zona de apartado de contenedores de Morrot.
- Denuncia del túnel de Can Túnis y acondicionamiento posterior de iluminación y subsanación de filtraciones de agua, etc....

2.- Reforma y acondicionamiento de Salas de descanso del Personal de Conducción:**Cercanías/ MD.**

- Acondicionamiento de las 18 salas de descanso de Cercanías/MD (San Vicente de Calders, Martorell, Hospitalet, B. Sants, Montcada Bifuración, Terrasa, Manresa, Mataró, Blanes, Massanet, San Celoni, Granollers-Centro, Vilanova, Estación de Francia, Vic, Ripoll, Puigcerdà, así como en su día Figueres.

Todas ellas con unos mínimos para descansar con mobiliario nuevo, aire acondicionado/bomba de calor, y máquinas auto-venta, en donde ha sido posible. Hay algunas salas que se han tenido que acondicionar en módulos, por no ceder ADIF, locales de obra y aquí continuaremos luchando por mejorar esas condiciones. El control del mantenimiento de todas las salas es una constante. Actualmente se van a acometer reformas en B. Sants, Hospitalet y San Vicente de Calders.

AV/LD:

- Reforma integral de la sala de descanso de B. Sants.

MERCANCIAS:

- Reforma de la sala de descanso de B. Sants.

3.- Reformas del material:**Cercanías/ MD.****UT'S 447:**

- Instalación de imanes de retención en puerta lateral de cabina de conducción.
- Foco halógeno para iluminar porta- horario, en techo de cabina de conducción.
- Sustitución de interruptores de puertas, por pulsadores (pues había compañeros con informes médicos de inflamación en las falanges, por movimientos repetitivos).
- Cambio de interruptores de espejos y sistema de apertura automática y cierre del mismo, tipo CIVIA (de implantación progresiva).
- Control y cambio de todos los asientos antiguos, por otros de ergonómicos en todas las UTS de la serie de Barcelona.

- Denuncia e implantación de modificaciones en el sistema DASS.

- Denuncia de la plataforma embarcada, por no ser funcional y tapar la visión de los interruptores del panel, no dejando lugar para el horario y/o tablet.

- Denuncia de rotulación de un espacio de seguridad, para poder salir de cabina y que no encontremos maletas, etc..., que lo impidan.

- Denuncia y petición de mejora del sistema de iluminación de interruptores de control en pupitre de conducción.

UT'S CIVIA:

- Denuncia de falta de calefacción y presurización en cabina, para toda la serie.

- Resituación del pulsador de luz halógena, retirado del acceso del maquinista en serie I y situación correcta de inicio en series II y III.

- Denuncia e implantación de modificaciones en el sistema DASS.



- Denuncia de la plataforma embarcada, por no ser funcional y obstaculizar la visión de los interruptores del panel, no dejando lugar para el horario y/o tablet.
- Denuncia de rotulación de un espacio de seguridad, para poder salir de cabina y que no encontremos maletas, etc, que la impidan.
- Denuncia de falta de asiento basculante y petición de instalación, en cabina para el formador.

UT'S 450/451:

- Sustitución de interruptores de puertas, por pulsadores (pues había compañeros con informes médicos de inflamación en las falanges, por movimientos repetitivos).
- Denuncia e implantación de modificaciones en el sistema DASS.
- Denuncia de rotulación de un espacio de seguridad, para poder salir de cabina y que no encontremos maletas, etc, que la impidan.

AV/LD:

- Denuncia y búsqueda sistema de limpieza de frontales, en todas las ramas.
- Regulación y solicitud de modificación guías asiento serie 130.
- Denuncia y solicitud de instalación de imanes de retención en puerta lateral de cabina de conducción locomotora 252.

MERCANCIAS:

LOCOMOTORA SERIE 252:

- Modificación y acondicionamiento faros locomotora 252
- Denuncia y solicitud de instalación de imanes de retención en puerta lateral de cabina de conducción locomotora 252.
- Denuncia y aprobación de instalación de plataforma central, para apoyarse al efectuar acoplamiento por mando múltiple en la locomotora 252, al igual que en la locomotora 253.
- Denuncia y aprobación de instalación del sistema de iluminación en peldaños de la locomotora 252, al igual que en la locomotora 253.

4.- Instalaciones de Vestuarios:

CERCANIAS/MD:

- Vestuarios, con mobiliario nuevo, aire acondicionado y bomba de calor, bancos, etc, en residencias y cabeceras (San Vicente de Calders, Hospitalet, Montcada Bifuración, Terrasa, Mataró, Granollers- Centro, Vilanova y San Andrés Condal..

Quedando pendientes unos pequeños flecos con unos plazos a cumplir mediante acuerdo escrito, así como el compromiso por parte de la empresa de mejorar dichos vestuarios con el aumento de plantilla, sobre todo femenino.

MERCANCIAS:

- Proyecto de vestuarios nuevos, femeninos y masculinos, con mobiliario nuevo, aire acondicionado y bomba de calor, bancos, etc...

5.- Acciones:

- Denuncias y campañas de limpieza de cabinas, así como de las deficiencias y Mantenimiento del material, en todos los materiales y Áreas.

Todo este trabajo realizado, ha sido posible con la colaboración del Personal de Conducción de Barcelona, quienes a través de sus denuncias, mediante PIR's y Pai's, nos han dado las herramientas para denunciar en los Comités de Salud provinciales y Centrales y obtener resultados positivos.

Ha sido y es para mí, una gran satisfacción el trabajar para una organización como SEMAF, en un Área tan comprometida como es la de Salud Laboral y Prevención de Riesgos Laborales y contar con el apoyo de tantos y tantos compañeros, que hacen mi labor y la de SEMAF más fácil, día a día.

Desde la oportunidad que me da esta revista, quiero dar las gracias a todos los compañeros y compañeras maquinistas, que tanto me han ayudado y a la vez hacer un llamamiento para seguir colaborando con SEMAF, para que entre todos consigamos mejorar nuestras condiciones de trabajo y minimizar los riesgos a los que estamos expuestos en el desarrollo diario de nuestra profesión.

Luis Moyano de Simón

Delegado de SEMAF, en Barcelona Sants, en el Área de Salud Laboral y Prevención de Riesgos laborales.

Un abrazo para todos/as.

S-LAB

