

En el mundo de las Empresas Informativas no solo existen los periodistas y reporteros. También hay dos figuras sin las cuales el periódico no llegaría a las manos de los lectores: los quiosqueros y los ruteros. Los ruteros pertenecen al sector transportes y tienen unas características y riesgos que se tienen que estudiar y analizar para evitarlos.

La prevención de riesgos en los ruteros



Dr. Alfonso de la Quintana
Profesor Titular Interino de Empresas de Comunicación de la Universidad Rey Juan Carlos I
Técnico Superior y Auditor en PRL



No se puede olvidar que el número más elevado de accidentes en la carretera es el de las furgonetas, muchas de ellas son repartidores de prensa. Y muchos de estos accidentes ni se tratan como accidentes laborales. Una profesión, la de rutero, desconocida para la mayoría de los que por la mañana leemos el periódico.

Los ruteros

Hay dos figuras fundamentales en el proceso de distribución de prensa: los ruteros y los quiosqueros.

Los quiosqueros son los “auténticos comerciales” de todas las publicacio-

nes¹. Y los ruteros son el talón de Aquiles de la distribución de prensa. Son muy fáciles de reconocer a horas muy tempranas por las calles de las ciudades y por las carreteras en las furgonetas con la palabra prensa. Actúan como los intermediarios que distribuyen todos los días las publicaciones desde las salidas de las rotativas a todos quioscos, difuminados por toda la geografía.

Característica del rutero

La principal es que trabajan en unas condiciones muy especiales como son:

✓ Los horarios nunca fijos de cierre

de los periódicos, las inclemencias de la carretera, la exigencia del reparto puntual de la publicación, la falta de profesionalidad, la falta de seguridad personal, las reparaciones urgentes de sus vehículos y las subcontratas. Solo por citar algunos de los problemas de estos trabajadores de la distribución de periódicos.

✓ Son trabajadores que pasan muchas horas sentados al volante de sus vehículos, lo que les lleva a tener dolencias como: problemas musculoesqueléticos, dolores de cuello, obesidad (principalmente por hacer mal la digestión, tener mala alimentación y falta de ejercicio), varices, úlceras, problemas respiratorios, trastornos del sueño y estrés.

Simplificando se puede decir que para los ruteros “su vehículo es su lugar de trabajo”².

Los riesgos del rutero

La primera consecuencia y más grave de los riesgos del rutero son los accidentes en las carreteras. Sus causas son conocidas: la principal, la velocidad inadecuada, luego hay otras causas como el uso de móviles y emisoras, el deficiente mantenimiento del vehículo, la mala señalización de los accidentes y las carreteras, así como no utilizar los equipos de protección individual (chalecos reflectantes), las reparaciones en la carretera, el cansancio y por qué no decirlo, la temeridad de los demás.

La velocidad inadecuada no tiene nunca justificación razonable. Pero se deben analizar algunos argumentos como: la falta de “concienciación-formación” en el conductor de las consecuencias de la velocidad inadecuada, la exigencia intransigente en la recogida y reparto puntual de las publicaciones –hay casos en que algunos periódicos dan una bonificación a los rutereros que lleguen primero a los quioscos–, el caos circulatorio de las grandes ciudades que no solo estresan al ruterero sino que desgastan su capacidad de concentración a la hora de conducir, la competencia de rentabilidad de las rutas –a mayor número de quioscos en los que repartir, más rentabilidad–, a la reposición urgente de ejemplares los días de exclusivas.

Las distracciones, causadas principalmente por: móviles, radio, GPS.

Si la media de tiempo de un ruterero en la furgoneta supera lo permitido³, es fácil comprender que tengan que atender los móviles, poner música o “buscarla” bien en el dial o en la guantera y consultar el GPS para localizar un punto de distribución. Son actitudes que hay que evitar al volante mejorando, formando y exigiendo la programación en las “tecnologías de a bordo de la furgoneta” al iniciar el reparto. Distracciones en el uso de los GPS se pueden solucionar instalándolos con voz, nunca usar el móvil sin manos libres, almacenar los CD musicales y los diales de la radio. Se debe exigir la instalación de la tecnología y la concienciación en las personas.

El mal mantenimiento de los vehículos: no solo hace que se pierda tiempo y dinero en talleres. Sino que hay que reparar muchas veces los vehículos en la carretera, lo que puede ocasionar diferentes accidentes como la proyección de líquidos y vapores calientes, en el intento de reparación, produciendo lesiones oculares, como quemaduras en la córnea, con la posible disminución de la vista y coste social. También en la manipulación de las baterías se producen accidentes de electrificación. La forma de prevenirlo es utilizar la prudencia a la hora de manipular el vehículo y utilizar los equipos de protección individual (gafas, chalecos reflectantes y guantes aislantes). Por ello es muy importante estar informado y formado para realizar las tareas de reparación más comunes.

El cansancio: es uno de los riesgos más graves de los rutereros. Si la furgoneta es su lugar de trabajo, es por las horas que el ruterero lo habita. Por lo que debe utilizar técnicas para evitar el cansancio como: la postura de trabajo debe ser correcta, ya que si no se producen

lesiones de espalda o sobreesfuerzos por malas posturas o manipulación de cargas.

Sin olvidarnos las lesiones que se producen por movimientos repetitivos, como son la utilización de mandos o pedales del vehículo durante espacios de tiempo prolongados. Para reducir estos riesgos es importante siempre saber sentarse de una forma correcta y que el asiento del vehículo sea lo más ergonómico posible.

Así como realizar descansos para no tensionar los músculos. Estas molestias musculoesqueléticas no solo generan más cansancio en el ruterero si no que origina que un 20% de los trabajadores del sector transporte consuman analgésicos, siendo muchos de estos medicamentos contraindicados para la conducción⁴.

Por otro lado el cansancio se manifiesta en somnolencia que afecta a un 50%

de los transportistas. Siendo un 20% el que alega padecerlo conduciendo. Curiosamente en un estudio de CCOO, “Guía para evitar el peligro del sueño al volante: Consejos prácticos”⁵ los trabajadores del transporte consideran que dormir 6 horas es lo normal y que el 70% tiene pesadillas relacionadas con el trabajo, como la pérdida del puesto de trabajo. Ante el problema del cansancio muchos utilizan estrategias más dañinas como poner la música a todo volumen, el aire acondicionado a toda potencia o echarse agua fría en cualquier estación del año. Por no hablar del consumo de café y del consumo de bebidas energéticas.

A este cuadro hay que añadirle que son muchos los trabajadores del transporte que tienen problemas de sueño sin diagnosticar y que requieren tratamiento. Siendo en la mayoría de los casos la familia la que se da cuenta de los capítulos de los problemas del sueño. Son





más del 90% los que roncan, síntoma que evidencia una posible apnea. Sin olvidar la obesidad también causante de este trastorno del sueño y de las malas digestiones.

Si a esto se le suma los horarios de los ruteros es muy fácil comprender lo difícil de la conciliación de la vida laboral con la personal, produciéndose un gran número de divorcios en esta profesión del transporte⁶.

Hay que impulsar una vida sana; realizando un deporte que evite que los músculos se atrofien por las condiciones de la furgoneta y del reparto y una alimentación que sea sana, mediterránea, no copiosa, no dejarse influir por la comida basura tan fácil de consumir por las horas en que se realiza el reparto. Desgraciadamente las “ventas históricas en las carreteras” van desapareciendo, dejando paso a establecimientos más modernos con sus alimentos cargados de conservantes.

Los ruteros al repartir las publicaciones continuamente están manipulando cargas. Por ello deben procurar utilizar medios mecánicos para las cargas muy pesadas. El principal medio es la carretilla para distribuir las publicaciones, también ha de formarse en cómo se han de manejar las cargas⁷, así como utilizar equipos de protección como guantes para evitar cortes por el papel o las cintas empaquetadoras y las botas para evitar resbalones.

Respecto a la temeridad de los demás solo se puede solucionar si el otro nos tiene en cuenta. Debe existir empatía entre las personas que viven en la carretera. Son muchas las campañas de tráfico que se han hecho y mucho lo que se ha mejorado⁸. Pero todavía quedan soluciones como que se formen en las empresas tanto a profesionales del sector transportes, como a trabajadores de todos los sectores en educación vial. Esta propuesta es altamente rentable si se aporta el dato estadístico de que el

65% de los accidentes de trabajo son in itinere. Hay otras razones rentables para que los empresarios formen a sus trabajadores en la conducción:

- ✓ Evitar el coste social y humano de sus trabajadores.
- ✓ Por el concepto de “Responsabilidad Social de la Empresas”.
- ✓ Coste económico (días de baja, días perdidos, reparaciones, estrés, sanciones, pérdidas de puntos, etc.).
- ✓ Incorporar la cultura de la seguridad vial a los planes de formación de la empresa.
- ✓ Implicar a empresas y trabajadores por parte de las administraciones.
- ✓ Diferenciar dentro de las empresas al profesional del que no lo es.
- ✓ Registrar los accidentes que se producen y evaluarlos dentro de la empresa.
- ✓ Elaborar un plan de seguridad vial dentro de la empresa.
- ✓ Gestionar la comunicación: calcular las rutas ya sean por peaje, fomentar la utilización de manos libres, explicar la utilización responsable del GPS, etc.

✓ Gestionar bien la flota: por ejemplo que a la hora de renovar la flota que los vehículos tengan 5 estrellas europcar, lo seguro no es lo barato.

✓ Que todos participen, profesionales y no profesionales, en la impartición de la cultura de la seguridad vial. No se tarta de obligar si no de convencer. Es una responsabilidad compartida. Siempre hay que tener en cuenta que el conductor es el elemento inteligente del sistema.

Fatiga y estrés = cansancio

El rutero tiene que realizar una tarea que implica **carga mental** (lucha contra reloj, memoriza las rutas, memoriza los pedidos) y carga física (principalmente la carga de los tochos de ejemplares para los quioscos). Por lo que se produce una tarea que implica un esfuerzo físico y mental muy fuerte. A esto se le llama carga mental y la podemos medir por el nivel de exigencia de la tarea y por el grado de movilidad del rutero. Es decir, es muy difícil respetar horarios, descansar lo justo, etc.

La **fatiga** afecta también a los ruteros. Se define como: la disminución de la capacidad física y mental del trabajador. Sus síntomas son: cansancio, decaimiento, pérdida de capacidad de respuesta, disminución de rendimiento,

**Sería positivo que las empresas
tuvieran registrados los accidentes para
así poderlos evaluar**

aumento de despistes, falta de motivación e irritabilidad. La forma de prevenir la fatiga es el descanso adecuado de 7 horas diarias, reducir las horas de trabajo en horas en las que el organismo tiene menos capacidad para mantenerse alerta (entre las 3 y las 6 de la mañana) y evitar el trabajo nocturno. Todas estas normas de prevención son imposibles de adecuar al horario de los ruteros. Por lo que nos debemos centrar en lo importante que es para el rutero realizar los descansos, aunque no sean en los horarios de la mayoría de las demás personas. Esto lleva a muchos ruteros a exigirse la máxima de “descansar cuando hay que descansar”.

El **estrés** en los ruteros: es el desequilibrio entre las tareas que les piden y la capacidad de respuestas que tienen para realizarlas. Las respuestas y las tareas de los ruteros vienen producidas por razones insuperables, que van desde las condiciones de seguridad a la presión de las exigencias en el reparto. Hay formas de solucionar este problema como es tener en cuenta los horarios y rutas más adecuados para cada rutero, buscar maneras de relajarse como el deporte, planificación del trabajo, descanso. Pero todo ello

requiere una fuerza de voluntad enorme para el rutero.

Ruido, vibraciones y temperatura

El **ruido** lo podemos definir como un sonido no deseado. Puede parecer que no afecta a los ruteros ya que los horarios de los ruteros, al ser nocturnos, no son los más expuestos al ruido. Pero aún así, lo padecen. De hecho el ruido prolongado de la cabina de un vehículo mal aislada puede producir trastornos a largo plazo, siendo el oído más cercano a la ventanilla del conductor el más afectado. Además se producen alteraciones del ritmo cardiaco, de aceleración del ritmo respiratorio, de mala digestión, y reducción de la actividad cerebral. Así el R.D. 1316/1989 establece los criterios para prevenir los daños de audición provocados por la exposición al ruido en el lugar de trabajo. Y nos da como medidas importante reducir el ruido en su origen, actuando en su foco e impedir que se propague el ruido con aislamientos. De ahí la importancia de gestionar bien la flota comprando vehículos ergonómicos que cumplan sobradamente estas exigencias. Exigiendo

a los fabricantes el cumplimiento y la investigación de estas medidas.

Las **vibraciones** son otro problema que afecta al rutero pues se transmiten al conductor las vibraciones del vehículo –principalmente– por el asiento. El exceso de vibraciones en el conductor se debe a que los asientos no son de calidad ergonómica, al estado de la carretera y a la suspensión. Si la vibración es fuerte puede dañar a los riñones y a la espalda. Como curiosidad, hay muchos ruteros que tienen la costumbre de llevar el brazo apoyado en la ventanilla, en una posición elevada lo que les produce dolores de hombros. Esta costumbre no solo afecta a los ruteros. En líneas generales ante este problema se recomienda la aplicación de la ergonomía y el adecuado mantenimiento del vehículo.

La **temperatura** en la que trabaja el rutero: es sabido que una temperatura dentro del vehículo muy elevada nos puede producir sueño. Con el peligro que conlleva. Por ello muchos ruteros cuando tienen este síntoma ponen el aire acondicionado más fuerte, abren las ventanillas o se echan agua fría. Como ya hemos señalado, estas “técnicas” no son nada recomendables pues producen más riesgos. Ya que lo que



Ya seas empresario



trabajador



o autónomo

Todos tenemos una Mutua de Accidentes de Trabajo que cuida de nosotros

¿Sabes lo que tu Mutua puede hacer por ti?
Llama al 902 112 651 o entra en www.telefonomutuas.es

 MUTUAS DE ACCIDENTES DE TRABAJO



necesita el rutero es descansar. Lo que se recomienda es la utilización del termostato programando la temperatura del vehículo a temperatura constante y adecuada a las circunstancias.

Pero hay que destacar que en determinadas estaciones del año el cambio brusco de temperatura del interior de la furgoneta al exterior es un riesgo a tener en cuenta. Si este cambio es muy fuerte puede producir un estrés térmico. Y esto puede pasar principalmente a la hora de la descarga y recogida de ejemplares tanto en verano, con los aires acondicionados como en invierno con la calefacción del vehículo. De ahí la importancia de los termómetros interiores indicando la temperatura interior y exterior que ayudan a calcular estas diferencias de temperatura.

Conclusiones

En el sector transporte son las furgonetas de reparto donde más muertes se producen. Se pueden buscar muchas causas. Pero si la comparamos con otros compañeros del sector transporte, vemos que hay diferencias-causantes como: no tener la obligación de tener tacógrafo, que para conducir las hace falta menos formación que para los camiones, y que pueden ir a más velocidad que los camiones e igual que un coche.

Hay que señalar que los trabajadores del sector transporte son los más expuestos al riesgo. Si hacemos comparaciones un trabajador de transportes con 100.000 Km. al año tiene igual riesgo de accidente que un trabajador de la construcción. Y con 6 horas diarias al volante tendría una incidencia igual de riesgo que la de un trabajador de una mina.

Ante esta situación son muchos los que abogan que⁹:

Hace falta un Plan de Prevención en el Sector del Transporte donde la información y la formación sea más específica y para todo los trabajadores.

La Prevención evita un elevado coste social y humano a los trabajadores. Y coste económico en días de baja, días perdidos, reparaciones, estrés, sanciones, pérdidas de puntos, etc.

Si los accidentes en la carretera se consideran como un accidente de trabajo, la Inspección de Trabajo debería estar presente para evaluarlo junto con los

atestados de la Guardia Civil. También sería positivo que las empresas tuvieran registrados los accidentes para así poderlos evaluar. De esta manera se podría elaborar un Plan de Seguridad Vial dentro de la Empresa.

La furgoneta es el lugar de trabajo de los ruteros y se deberá cuidar tanto por los empresarios como por trabajadores para obtener mayor seguridad.

Por ello es muy importante saber que invertir en seguridad es muy rentable pues se evitan pérdidas humanas y costes elevados como el de mantenimiento. Hay que ser exigentes con los fabricantes a la hora de renovar la furgoneta. Principalmente con la ergonomía y seguridad del vehículo, que va desde el asiento del conductor hasta el termostato y los instrumentos de navegación.

Que todos participen, profesionales y no profesionales, en la impartición de la cultura de la Seguridad Vial. El éxito de la Cultura de la Seguridad Vial se producirá cuando todos los que viven de la carretera estén convencidos de su utilidad. No se trata de obligar o intimidar sino de convencer. La Seguridad Vial es una responsabilidad compartida por todos, no solo por los conductores. ▲

Opina sobre este artículo en la web www.riesgolaboral.org

Referencias

- ⁽¹⁾ Nieto, Alfonso: "En más de una ocasión, por diversas ciudades europeas y americanas he formulado a los quiosqueros la siguiente pregunta: ¿Qué periódico me recomienda Vd.? Al escuchar sus comentarios, le aseguro que aprendí mucho. Con no escasa frecuencia, horas después de aquella conversación mantuve entrevistas con el editor del periódico que me había recomendado el quiosquero; este los había definido mucho mejor que aquel". Cartas a un Empresario de la Información. Edición propia.
- ⁽²⁾ Ángel Muñoz Marín. Fiscal de Siniestralidad Laboral de Madrid. "Seguridad Vial y su impacto en la Seguridad de los Trabajadores". I Foro FIPTRAL de innovación en Prevención en el Transporte de Mercancías por Carretera y la Logística. 2009.
- ⁽³⁾ Normas que vienen en R.D. 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en transporte por carretera y ferroviario. R.D. 2242/1996, de 18 de octubre, que establece normas sobre tiempos de conducción y descanso en el sector de los transportes por carretera.
- ⁽⁴⁾ Larios Redondo, Araceli. "Trastornos del Sueño en la Conducción". I Foro FIPTRAL de innovación en Prevención en el Transporte de Mercancías por Carretera y la Logística. 2009.
- ⁽⁵⁾ Guía para evitar el peligro del sueño al volante: consejos prácticos. Edita Federación de Comunicación y Transportes de CCOO. Madrid 2008.
- ⁽⁶⁾ Larios Redondo, Araceli. "Trastornos del sueño en la conducción". I Foro FIPTRAL de innovación en Prevención en el Transporte de Mercancías por Carretera y la Logística. 2009.
- ⁽⁷⁾ "Protocolo de Manual de Cargas": www.mtas.es/insht/practice/guias.htm
- ⁽⁸⁾ Cremades Rodríguez, Cristóbal. DGT. Jefe Provincial de Tráfico de Madrid. "Seguridad Vial y su impacto en la Seguridad de los Trabajadores" I Foro FIPTRAL de innovación en Prevención en el Transporte de Mercancías por Carretera y la Logística. 2009.
- ⁽⁹⁾ Hernández Oñate, Eduardo. UGT, Secretario Acción Sindical y política territorial de la federación de transporte de UGT.