

Riesgos ergonómicos en la conducción

Los riesgos ergonómicos existentes en el trabajo que desarrollan los profesionales de la conducción no sólo pueden afectar directamente a la salud de dichos trabajadores; el elevado número de horas en posición sentada, junto con la adopción de posturas inadecuadas, hace que aumente la fatiga física e influye en el **incremento de la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico**. Además por sí mismos pueden ser la causa de la aparición de dolores articulares, problemas circulatorios, calambres en las extremidades o problemas de espalda, dolencias, entre otras, que pueden sufrir un empeoramiento con el paso del tiempo.

La posibilidad de aparición de una lesión o un trastorno musculoesquelético, especialmente de tipo dorsolumbar, se ve potenciada también entre los profesionales dedicados al transporte por carretera por el hecho de que muchos de ellos a menudo realizan **tareas de carga y descarga** de la mercancía que transportan, circunstancia que añade a los riesgos propios del puesto de conductor los ocasionados por la manipulación manual de cargas (levantamiento, transporte o empuje/arrastre de cargas con la utilización de medios auxiliares como carretillas o transpaletas manuales).

En el caso de los **conductores que deben cubrir largas distancias**, la columna vertebral es una de las partes más susceptibles de sufrir molestias o lesiones. Sin embargo también pueden aparecer trastornos musculoesqueléticos en el cuello o extremidades superiores o inferiores, muchas veces debido a un inadecuado diseño del puesto, pero también provocados o agravados por las malas posturas adoptadas, las vibraciones, la subida y descenso del vehículo realizando movimientos bruscos, el estrés o la fatiga muscular por carga física estática acumulada.

Desde una perspectiva de género además, hay que tener en cuenta que la propia condición femenina suele constituir un factor de riesgo entre las profesionales de la conducción, pues el diseño del puesto no siempre tiene en cuenta la condición física y las características antropométricas de la mujer.

Posibles lesiones

Según la OIT (Organización Internacional del Trabajo) entre las posibles **consecuencias para la salud** derivadas de los riesgos ergonómicos en el trabajo desempeñado por los conductores (camiones pesados, vehículos de transporte por carretera o camiones con remolque), se encuentran:

- Molestias lumbares y dolores articulares (en piernas, manos y brazos) debidos a períodos de conducción prolongados.



Fuente: <https://pxhere.com/es/photo/1593813>

- Trastornos reumáticos (como la artrosis escapulo-humeral izquierda o la periartritis) debidos al hábito de apoyar el codo sobre el marco de la ventanilla al conducir.
- Desarrollo de lumbago causado por las vibraciones, la inadecuada suspensión de los vehículos, la incomodidad de los asientos, etc.
- Degeneración acelerada de los discos intervertebrales.
- Alteraciones patológicas y envejecimiento prematuro del segmento lumbosacro de la columna vertebral.

Además de los posibles trastornos musculoesqueléticos descritos, existen otros problemas de salud, cuya aparición se debe vigilar y prevenir, y que afectan más a las personas que pasan muchas horas sentadas, como son el prostatismo y la hipertrofia prostática benigna, cuyo síntoma inicial característico es la dificultad de evacuación de la vejiga.

Diseño ergonómico del puesto

Cuando **el asiento del conductor** está mal diseñado, regulado o no dispone de medios de ajuste para mejorar el apoyo y la comodidad del conductor, existe un mayor riesgo de sufrir molestias de espalda y, en general, daños musculares y óseos. Un diseño ergonómico adecuado del puesto supone tener en cuenta que:

- El ajuste y la distancia del volante con respecto al asiento debe poder adaptarse a las distintas condiciones antropométricas y morfológicas del conductor, en especial a la baja o alta estatura, distinta longitud de brazos y piernas o especial volumen abdominal.

- El asiento del conductor debe contar con mecanismos que permitan al trabajador regular y ajustar la amortiguación del asiento, la longitud e inclinación de la base, la altura, el apoyo lumbar y la inclinación del respaldo.
- La superficie del asiento será de material transpirable y antideslizante.
- El tablero de instrumentos debe ser cómodo, accesible, visible y estar coordinado para ello con las distintas posibilidades de modificación en altura y profundidad del volante.
- Una cabina de conducción bien diseñada debe ofrecer una buena visibilidad al conductor, tanto frontal como lateralmente.
- Los espejos retrovisores deben poder regularse de forma adecuada para evitar igualmente la adopción de posturas forzadas durante su uso en la conducción.



Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Truckdriver.jpg>

Otras condiciones de trabajo con implicaciones ergonómicas a tener en cuenta:

- Existencia de programas de mantenimiento del vehículo y revisiones periódicas.
- Estado de las carreteras.
- Condiciones ambientales: ruidos, vibraciones, calidad del aire, ambiente térmico, radiación solar.
- Iluminación inadecuada que puede provocar dificultades de visión y problemas al conducir de noche.
- Mantenimiento de posturas inadecuadas por mala higiene postural o hábitos posturales adquiridos previamente de manera incorrecta.
- Horas de trabajo, descansos y tiempos de recuperación.
- Cuestiones organizacionales y salariales.
- Posibilidad de mantenimiento de hábitos de vida saludables.
- Factores psicosociales (turnos rotativos, trabajo nocturno, trabajo bajo presión, sobrecarga mental, trabajo monótono, margen de decisión laboral, desmotivación, dificultades relacionales y desarraigo familiar, estrés, preocupación por el trabajo, etc.)

Medidas preventivas

La correcta **regulación de los elementos** que conforman el puesto de conductor resulta fundamental para la prevención de molestias y lesiones, por ello:

- Se debería poder ajustar la suspensión del asiento en función del peso del conductor.
- La posición de las piernas permitirá pisar hasta el final los pedales sin que estas lleguen a estirarse completamente.
- La inclinación del respaldo debe realizarse de tal manera que los muslos y el tronco formen un ángulo de entre 90° a 100° aproximadamente.
- La posición del reposacabezas permitirá mantener la cabeza separada del mismo unos 2 o 3 centímetros.
- La postura ideal para los brazos es aquella en la que, con la espalda bien apoyada en el respaldo y con el brazo extendido, la muñeca llegue a apoyar sobre la parte superior del volante.

Además de una adecuada formación e información a los trabajadores, la atención a la vigilancia de la salud y la evaluación ergonómica del puesto con una planificación preventiva eficaz, otras medidas concretas a tener en cuenta serían:

- Al subir y bajar del camión se deben utilizar las barras de soporte y la escalinata, buscando tres puntos de apoyo, evitando realizar saltos o la ejecución de movimientos bruscos.
- Si se realizan operaciones de carga y descarga de mercancía se deben seguir las indicaciones y medidas preventivas relacionadas con la manipulación manual de cargas que se hayan previsto.
- La realización de ejercicios básicos, movimientos y estiramientos durante las paradas y descansos, con el asesoramiento previo de un fisioterapeuta o preparador físico, pueden resultar eficaces para prevenir molestias y lesiones osteomusculares.
- Es muy importante respetar los descansos estipulados, no sólo para prevenir el riesgo de sufrir accidentes, sino también por los posibles problemas físicos generados por la carga postural estática acumulada.

Documentos de referencia

- "Enciclopedia de Salud y Seguridad en el trabajo", 1998. OIT.
- "Riesgos ergonómicos en el trabajo de conducción y actividades anexas", 2014. Paula Rozas Fernández.
- "Riesgos laborales del conductor en el sector de la logística y el transporte", 2018. Organización empresarial de logística y transporte. Comunidad de Madrid.
- "Manual de buenas prácticas de prevención de riesgos laborales en el transporte de mercancías por carretera", 2016. OSALAN/UPTA Euskadi.
- "Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales", 2018. INSST.