

DEFICIENCIAS EN LOS AUTOBUSES DE EMTUSA

1	INTRODUCCIÓN. LA ERGONOMÍA DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN.....	2
2	ELEMENTOS DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN.....	3
2.1	EL ASIENTO DEL CONDUCTOR	3
2.2	MAQUINA EXPENDEDORA Y CAJONES PARA EL CAMBIO.....	4
2.3	BOTONERAS PARA LA APERTURA DE PUERTAS	5
2.4	CALEFACCIÓN	6
2.5	CARROCERIA: RUIDOS Y VIBRACIONES	6
3	ANEXO FOTOGRÁFICO.....	7

diciembre 2004

1 INTRODUCCIÓN. LA ERGONOMÍA DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN

En los últimos años EMTUSA ha mejorado sustancialmente su flota de autobuses. Estos vehículos vienen equipados con elementos de última generación que los hacen ser más respetuosos tanto con el medio, como con los viajeros que los utilizan, pues se ha mejorado notablemente su comodidad y accesibilidad, lo que permite que el autobús pueda ser usado por personas con movilidad muy limitada.

Tras lo mencionado anteriormente, cabría esperar que estas mejoras también fuesen notorias en lo que se refiere al habitáculo del conductor, pues, debemos tener en cuenta, que éste no permanece en el vehículo 30 minutos, sino que desarrolla su jornada de trabajo en él, lo cual no parece ser tenido en cuenta.

Entendemos que la ergonomía del puesto del conductor, debe ser entendida como un todo, que posibilite que todos los elementos que deba manejar el conductor (o, al menos, los más utilizados), estén a su alcance, buscando como fin la adopción de posturas confortables.

Se trata pues de aplicar el concepto básico de la ergonomía, que pasa por: **“Adecuar el puesto al individuo y no a la inversa”**. Llevarlo a la práctica.

Para ello, sin duda, habrá que realizar una evaluación profunda, y para conocimiento de este *Servicio Mancomunado* detallaremos a continuación ejemplos de como, aún contando con una flota moderna, no son tenidas en cuenta cuestiones básicas para el desarrollo de la jornada del trabajador en condiciones óptimas.

Como muestra, diremos que este mes se incorporarán al servicio seis nuevos vehículos. Al realizarse la compra de los mismos, **Comisiones Obreras** hizo una serie de peticiones de mejora para los puestos de conducción, tanto en el Comité de Seguridad y Salud, como en el Comité de Empresa, (Como había hecho en otras ocasiones), el resultado es desalentador, pues no se ha tenido en cuenta ninguna de ellas.

Nos consta que la carrocera realiza las mejoras que le son solicitadas, por lo cual entendemos que la no realización de las mismas, se debe, exclusivamente, a la desidia o dejadez de la empresa en estos temas, pues la mayoría de las peticiones realizadas no suponen incremento alguno en el desembolso económico para la empresa.

2 ELEMENTOS DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN

2.1 EL ASIENTO DEL CONDUCTOR

Sin duda, el asiento es una parte fundamental en el desarrollo de la jornada laboral de un conductor. De su buen funcionamiento, combinado con otros factores, depende en buena medida la confortabilidad del puesto de conducción, con lo que esto implica para la salud del trabajador.

Enumeraremos aquí pues las anomalías más comunes que hemos detectado en los mismos, y que posteriormente deberán ser estudiadas en profundidad por este *Servicio Mancomunado*.

Actualmente en la empresa coexisten dos tipos de asiento: Los de última generación, neumáticos con numerosas regulaciones y ajuste automático del peso, y los de amortiguador hidráulico con regulación de peso manual y ajustes más elementales. En cualquiera de los casos, el buen mantenimiento de los mismos es esencial para su funcionamiento y para que desarrollen su cometido satisfactoriamente.

Los asientos neumáticos por su poca antigüedad no son los más dañados, aunque empiezan a tener sus problemas, como elevaciones y bajadas no propiciadas por el conductor, desajustes en los apoyos lumbares, desajustes en la elección de dureza de la banqueta etc.

Sin embargo, los asientos de amortiguador, con más antigüedad, sufren en algunos casos deficiencias más notorias. Los desajustes se producen en mayor número de coches, y afectan principalmente a la poca efectividad en la amortiguación, poca sujeción por hundimiento de la almohadilla, inclinaciones pronunciadas hacia un lado, holguras en los respaldos etc.

Todas las deficiencias en los asientos detalladas anteriormente hacen especialmente incomoda la jornada de trabajo, pero finalmente, y esto es lo trascendental, puede repercutir negativamente en la salud de los trabajadores, de ahí la importancia de hacer un seguimiento y mantenimiento exhaustivo.

Aunque en las últimas adquisiciones esto no se produce, debería comprobarse si actualmente todos los asientos (principalmente en los coches más antiguos) están centrados en relación al volante en el puesto de conducción, pues esta situación fue relativamente habitual no hace demasiado tiempo.

Un asunto que si es común a los asientos de conductor, de todos los autobuses, es **“la falta de limpieza de los mismos”**.

Desde esta Sección Sindical hemos pedido por activa y por pasiva, que los asientos fuesen limpiados con cierta regularidad (como se hacía cuando la limpieza la realizaban trabajadoras de la empresa) sin que hasta la fecha se haya tenido consideración alguna a esta petición.

Debe tenerse en cuenta que estos asientos son utilizados en el 90% de los vehículos de la empresa en un arco horario de, al menos, 16 horas.

Que además se producen relevos en línea, con el asiento aún caliente, lo cual no es especialmente higiénico. Al finalizar la jornada, los autobuses se limpian por el procedimiento de barrido manual, con lo cual, el polvo se deposita encima del asiento. Entendemos que esto no se puede permitir, pues puede ser origen de infecciones o plagas (existen precedentes) que finalmente afecte a la salud de los trabajadores.

2.2 MAQUINA EXPENDEDORA Y CAJONES PARA EL CAMBIO

Creemos que la ubicación de estos elementos del puesto del conductor no es la idónea en la mayoría de los autobuses, pero, especialmente, y esto es lo sorprendente, en los vehículos más modernos.

Teniendo en cuenta que los conductores de EMTUSA, dedican buena parte de su jornada de trabajo a la expedición y cobro de billetes, entendemos de vital importancia que estos elementos estén situados correctamente.

Se da la circunstancia de que hay coches con antigüedades que superan los 11 años, que tienen las máquinas y los cajones del cambio, mejor situados que los coches modernos. En el caso de la expendedora de billetes, concretamente, se pueden regular en altura y orientación...

Como mencionábamos en la introducción, para los nuevos autobuses se hicieron varias peticiones, pero en el caso concreto de expendedora y cajones fueron las siguientes:

- Que el soporte base de la máquina expendedora de billetes, permitiese la regulación de altura, orientación y distancia al brazo, para propiciar la adaptación al trabajador que lo utilice en cada momento. Sigue fijo.
- Que los cajones para el cambio se colocaran orientados, de forma y manera, que la mano fuese de frente a los mismos de una forma natural, sin que el brazo tuviera que adoptar posturas forzadas.

Estas peticiones fueron formuladas a raíz de, al menos, las dos anteriores compras de autobuses, en que los cajones del cambio vienen incorporados en la puerta del habitáculo del conductor, pero con una orientación errónea, casi paralela a la pierna derecha del conductor, con el agravante, de que ni siquiera los separadores del cajón tienen la inclinación orientada correctamente.

En la última página se adjunta anexo fotográfico en el que se muestran estas y otras deficiencias mencionadas anteriormente.

Creemos que es injustificable que esta situación se produzca, máxime, cuando se habla continuamente de los índices de absentismo, pero la empresa no pone nada de su parte en lo que a prevención se refiere.

Es un hecho contrastado, que los movimientos repetitivos en el desarrollo de una jornada de trabajo, pueden desencadenar patologías específicas, como por ejemplo las tendinitis de repetición, de ahí la importancia de buscar la ubicación y la regulación correcta para cada elemento.

2.3 BOTONERAS PARA LA APERTURA DE PUERTAS

Sobre este tema, queremos poner de manifiesto que los autobuses de esta empresa, siempre han dispuesto las botoneras para la apertura de las puertas al lado izquierdo del conductor. Salvo un modelo de PEGASO modelo 6420, de hace unos 16 años, que montaba las botoneras a la derecha, esto no se ha vuelto a repetir, hasta la compra del modelo MAN actual.

Cuando se adquirieron las primeras cuatro unidades MAN, se hizo de una forma mixta, en la que también se adquirieron cuatro unidades SCANIA.

En aquella ocasión se advirtió a la empresa del inconveniente que suponía la colocación de los botones a la derecha del cuadro, cuestión que ya se había superado años atrás.

El argumento esgrimido por la empresa entonces, era que venían instalados conforme a normativa, curiosamente SCANIA seguía colocándolos a la izquierda (?).

Posteriormente se adquirieron en dos tandas diez nuevos MAN, y pese a las peticiones formuladas al respecto por esta Sección Sindical, se mantuvieron los botones a la derecha. Sin embargo, al trasladar a la empresa que no habíamos encontrado ninguna normativa al respecto, se nos dijo que en realidad no existe tal normativa, pero que será aprobada en breve.

Nuestra petición de mantener las botoneras a la izquierda, se basa simplemente en el hecho, de que resulta mucho más cómodo en el trabajo diario. De esta forma se

reparte el trabajo en ambos brazos, y no se carga todo sobre el derecho: expedir el billete, cobrar y cambiar, y además abrir las puertas.

Mientras no existe normativa, ¿Por qué no se mantiene un mismo sistema en todos los autobuses, esto no implica también más seguridad?

2.4 CALEFACCIÓN

En este capítulo debemos decir que en numerosos autobuses, la calidad de la calefacción en el puesto del conductor es baja e incluso nula.

Entendemos, que no es de recibo que los conductores no tengan una calefacción suficiente para desarrollar su jornada en condiciones óptimas durante las estaciones frías. Ha de tenerse en cuenta, que al igual que el exceso de calor puede incidir negativamente en la conducción, también lo puede hacer el frío.

Por otro lado, y no menos importante, la calefacción tiene una gran importancia para la conducción, pues si no es eficiente, no facilitará las condiciones de visibilidad al no poder ser utilizada para el desempañado de los cristales, lo cual sucede a menudo.

Finalmente, queremos decir que formulamos una petición anterior a la última adquisición de autobuses, en la que pedíamos que la salida de calefacción para el habitáculo del conductor, se produjese equilibradamente, esto es, en los vehículos actuales todo el caudal sale por la parte derecha.

Nosotros entendemos que por debajo del cuadro, debe haber varias salidas que posibiliten el calentamiento de ambos pies, situación que ahora no se produce, recibiendo calor solo el pie derecho. Quizá sea imposible de solucionar en los vehículos antiguos, ¿Pero estas peticiones son tan difíciles para las nuevas adquisiciones?.

2.5 CARROCERIA: RUIDOS y VIBRACIONES

Existen vehículos en la empresa, en los que es difícil realizar una jornada de trabajo, pues los ruidos y / o vibraciones en algunos casos son insoportables.

Los ruidos y / o vibraciones son de distinta procedencia, mecánicos o de carrocería, en cualquier caso creemos que en determinados autobuses, se supera lo aceptable.

Por ello es necesario un estudio a fondo que mida la intensidad y frecuencia de los ruidos, así como la frecuencia de las vibraciones.

3 ANEXO FOTOGRÁFICO



Detalles del soporte base de las expendedora de billetes, como se puede observar es fijo y no admite regulación alguna. Fotografías de vehículos que aún no han entrado en servicio.



Disposición de los cajones para el cambio y soporte de máquina, obsérvese la postura de la mano en los cajones.



En estas fotografías de un coche de varios años de antigüedad, puede apreciarse como la expendedora y la máquina tienen una posición correcta. En la foto de la derecha se puede apreciar la rueda de regulación en altura y orientación de la expendedora.