

Problemática de las actuaciones de las empresas de transporte en las empresas clientes.



ADEGI | MÁS EMPRESA.
MÁS EMPLEO.





- A pesar de la mecanización de los medios de manutención, los preparadores de los pedidos, conductores y repartidores, tiene siempre que acarrear, desplazar o transportar las cargas, a veces bajo presión de tiempo. La reducción de las manipulaciones manuales es un eje importante de la prevención de los riesgos en este sector de actividad.
- Si la parte de actividad física que deben realizar los trabajadores es la más visible, ésta se acompaña de una actividad mental más y más pesada que puede contribuir a provocar riesgos para la salud y sobre todo riesgos psicosociales.



Las plataformas logísticas, las manutenciones manuales y el muelle de carga son las primeras causas de accidentes de trabajo.



Cuando el trabajo se desarrolla bajo limitaciones de tiempo y/o en organizaciones muy rígidas, se acompaña a menudo de gestos repetitivos que son factores de trastornos musculoesqueléticos, incluso de posiciones de trabajo estrictas. El trabajo con frío, la falta de margen de maniobra, el stress favorecen el desarrollo de estos problemas.

Además de lo anterior, está el problema de diferentes lenguajes lo que puede favorecer el desarrollo de riesgos de salud mental.



En el transporte por carretera, 1 de cada 10 accidentes ocurren en la carretera provocando heridas graves y a veces mortales.

Las condiciones de circulación, la organización del trabajo, la concepción de los vehículos y su mantenimiento, la formación de los conductores pueden ser factores de riesgo si no se tienen en cuenta. Una atención particular debe ser la correspondiente al **amarre de las cargas**.

La mayoría de los accidentes se producen en la parada, en particular en el momento de acceder o descender del vehículo, cuando se accede al muelle, en el curso de las operaciones de carga/descarga, o al cubrir/descubrir los remolques.



Prioridades de prevención en las almacenes, muelles o en la carretera.

- Evitar los riesgos cada vez que esto sea posible, por ejemplo: evitar las manutenciones manuales y potenciar la mecanización.



- Combatir los riesgos en el origen, (concepción de los lugares y las situaciones de trabajo), por ejemplo, organizar el flujo y las vías de circulación de los vehículos/peatones, adecuar los muelles de carga/descarga (espacio, iluminación, calidad de los suelos, etc.), organizar los almacenes para facilitar las mantenciones.



- Adaptar el trabajo a la persona, por ejemplo, repartiendo el tiempo de conducir y el de reposo, reduciendo el peso de los paquetes, limitar la carga mental de los trabajadores (evitar las peticiones excesivas, romper el aislamiento, etc.), organizar las tareas y los horarios para evitar el trabajo precipitado.
- Dar prioridad a los equipos de protección colectiva, por ejemplo, utilizando medios de manutención mecánica (carretillas transportadoras, transpaletas, portones traseros elevadores, etc.), equipando a los vehículos de medios de asistencia a la conducción, utilizar sistemas de ayuda para cubrir/descubrir los remolques.



Guía para la ER



El **INRS**, para Transporte de mercancías por carretera, dispone de una **Guía para la ER profesionales** analizando situaciones de trabajo y buenas prácticas.

Se analiza la sucesión de las distintas tareas efectuadas por el conductor desde que coge el vehículo hasta su llegada a la empresa cliente:

- Coger el vehículo.
- Enganche.
- Puesta en el muelle.
- Carga/descarga y tareas administrativas.
- Amarre, cinchado, calzado.
- Salida del muelle.
- Conducción y circulación por carretera.
- Llegada a la empresa cliente y tareas administrativas.
- Mantenimiento de 1er nivel en el camión y tareas administrativas.



La Guía anterior dispone de unos **Anexos** incluyendo:

- **Protocolo de Seguridad.** Es un plan de prevención simplificado que permite definir las **reglas de coordinación y de prevención** a poner en práctica y a respetar en toda operación de carga y de descarga de mercancías en las empresas por un vehículo de transporte.
- **Riesgo en carretera.** Organización de los desplazamientos, utilización del vehículo apropiado, comunicaciones en el transporte, formación inicial y complementaria.
- **Riesgo debido a las caídas de altura.**
- **Riesgo debido a caídas al mismo nivel.**
- **Riesgo debido a la manutención manual de cargas.**
- **Riesgo debido a la manutención mecánica de cargas.**



El **INRS** dispone de una publicación para el Transporte de mercancías por carretera sobre **estar vigilante tanto en parada como al volante.**

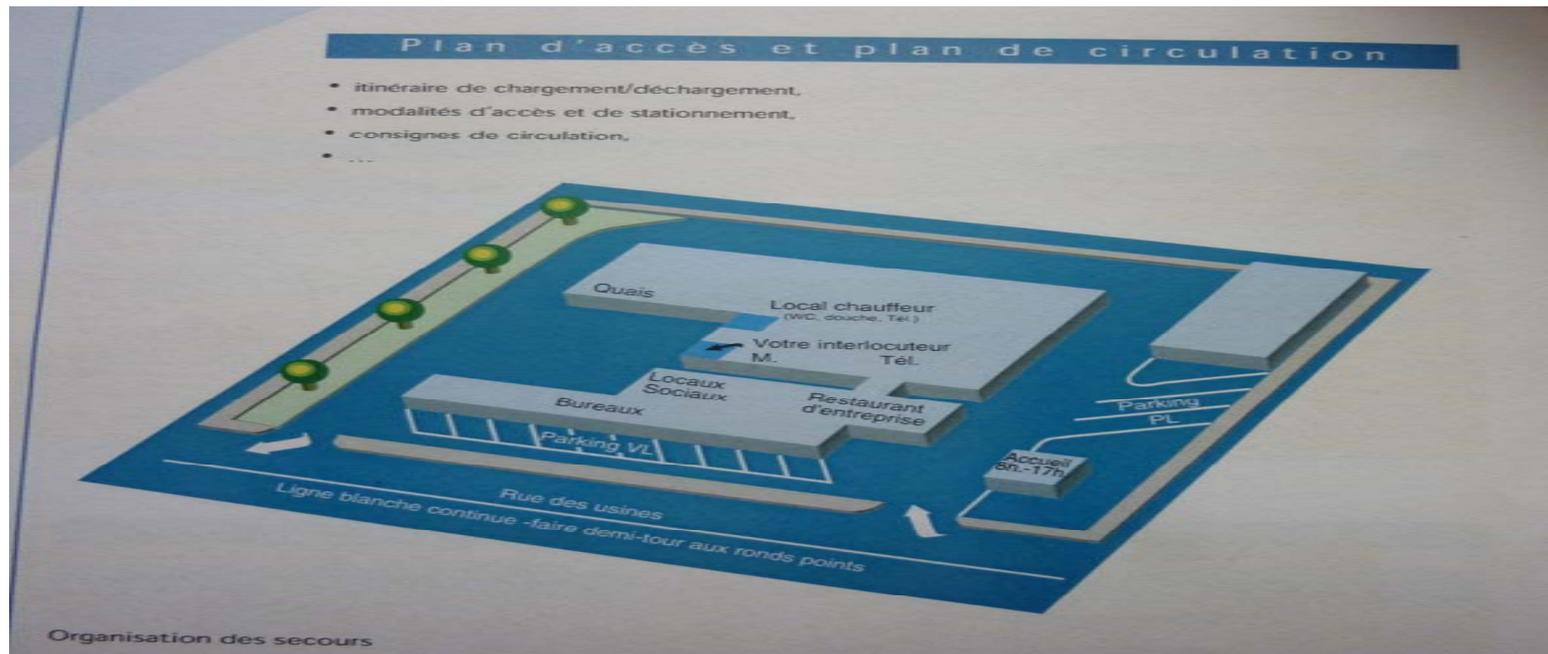
Esta publicación trata sobre:

- Formación de los conductores y gestión del tiempo.
- Vehículo en la parada: Acogida; Carga/descarga (colocación en el muelle, calzado del mismo, operaciones de carga y descarga, amarre, descubrimiento y cubrimiento del remolque), Manutención (mecanizada y manual) y Antes de la salida (acceso al vehículo y enganche).
- Vehículo en circulación: Importancia del problema, riesgo de circulación por carretera (infraestructura, condiciones de circulación, organización de las misiones y de la carga, vehículo y conductor).
- Vuelta de la misión.
- Recomendaciones y publicaciones de la Seguridad Social.



Es importante recalcar algunas obligaciones de la empresa de transporte y la empresa cliente:

- Establecer y poner en práctica un **plan de circulación** en el seno mismo de la empresa.
- Crear **zonas de aparcamiento** y de **áreas de circulación** claras y concebidas para la circulación de los pesos pesados.



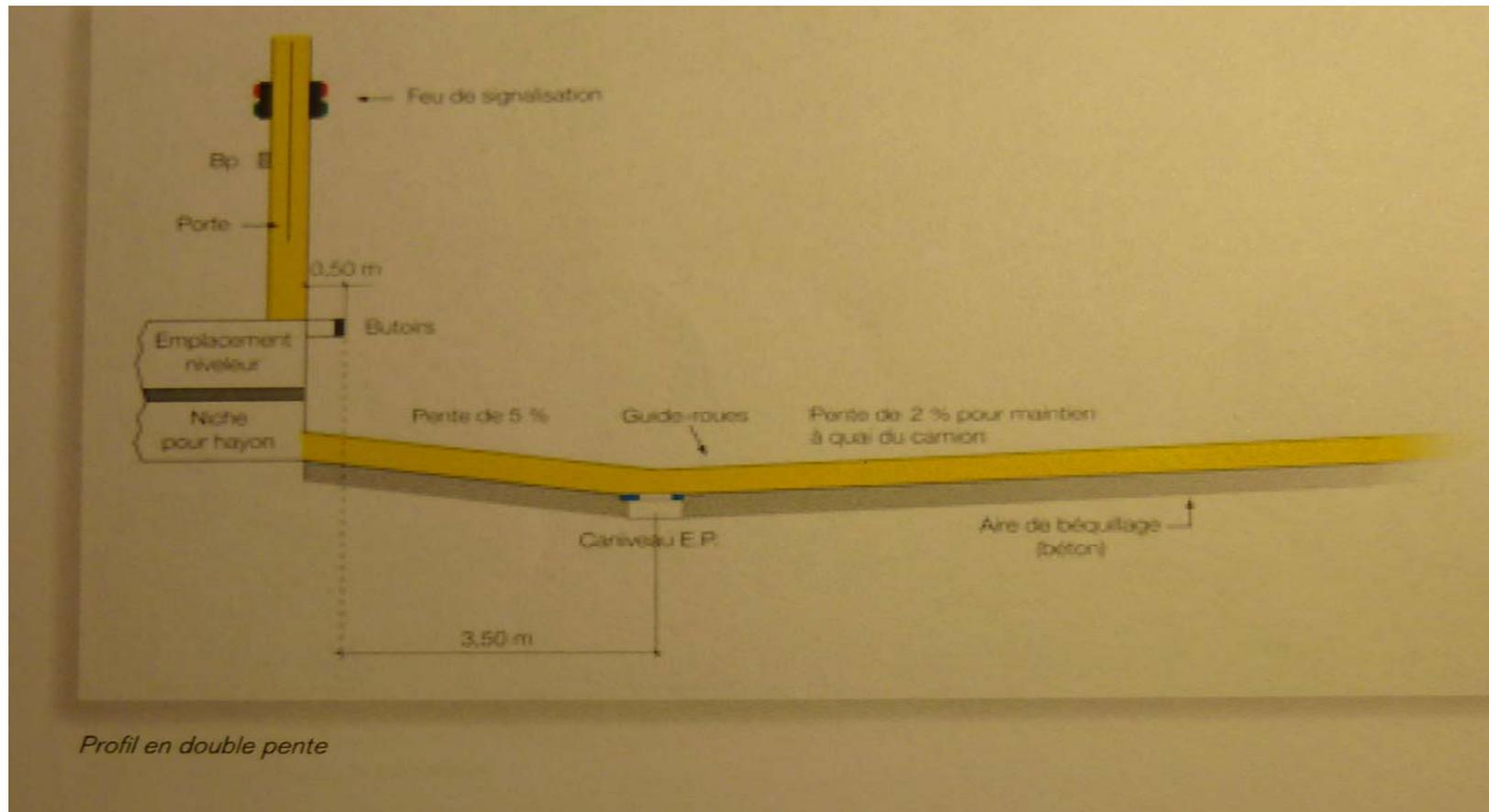
- Crear un lugar para recibir a los conductores y presentarles su misión.
- Crear para los conductores una **sala de reposo, locales sanitarios**, y colocar **equipamientos** tales como distribuidores de bebidas, comida, teléfono, etc.



- Mantener y tener **limpias las instalaciones**: aparcamiento, áreas de circulación, recepción, sala de reposo, instalaciones sanitarias, etc.



Es interesante la publicación del **INRS** sobre la **Concepción y renovación de los muelles para el atraque, la carga y la descarga con seguridad de pesos pesados.**



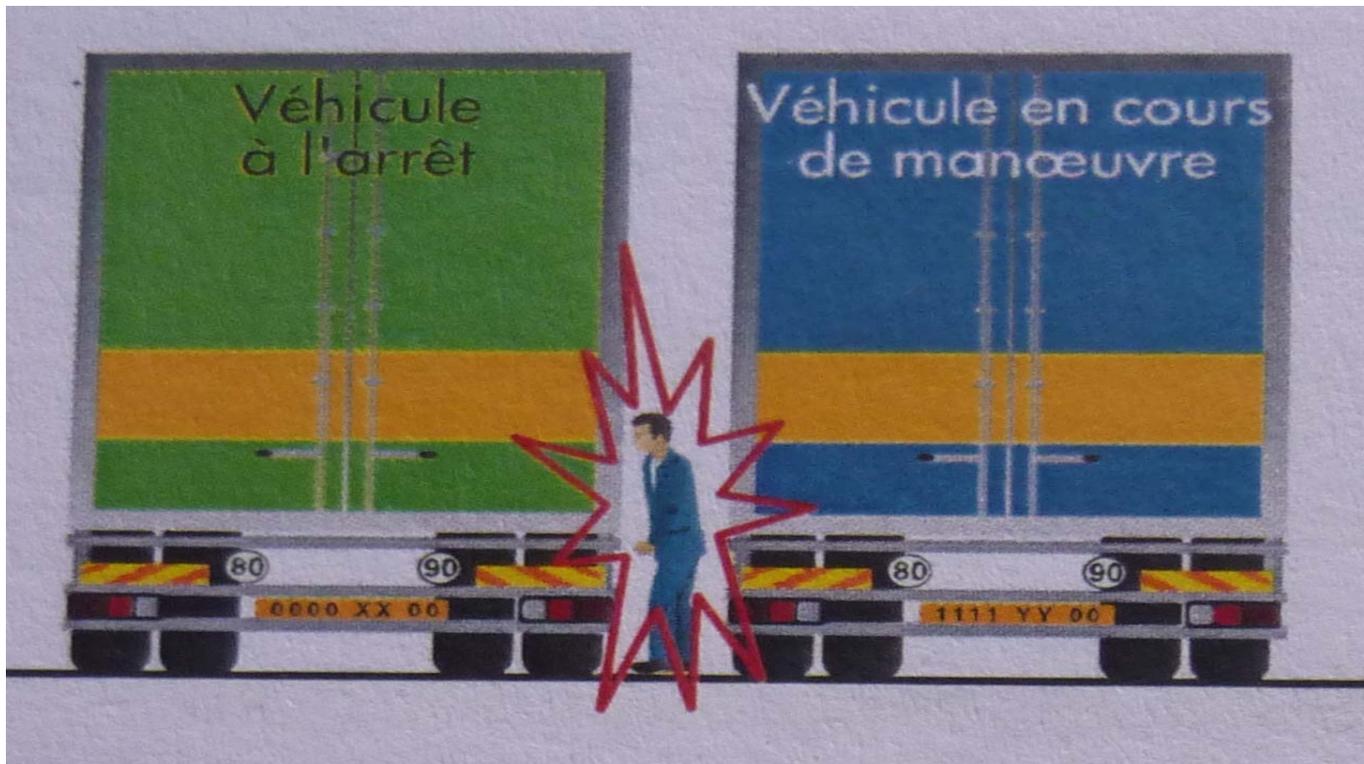
El tránsito de las mercancías entre los camiones y los edificios debe ser efectuada a partir de muelles de transbordo afín de limitar las diferencias de altura del camión con las zonas de manutención.



La selección no idónea de la concepción de los muelles de carga/descarga, puede exponer al personal de los muelles, y a los conductores, a riesgos graves o mortales, durante 30 ó 40 años (duración media de la explotación de un edificio).

El examen de las circunstancias en las que se han producido los accidentes muestran que los riesgos más graves son:

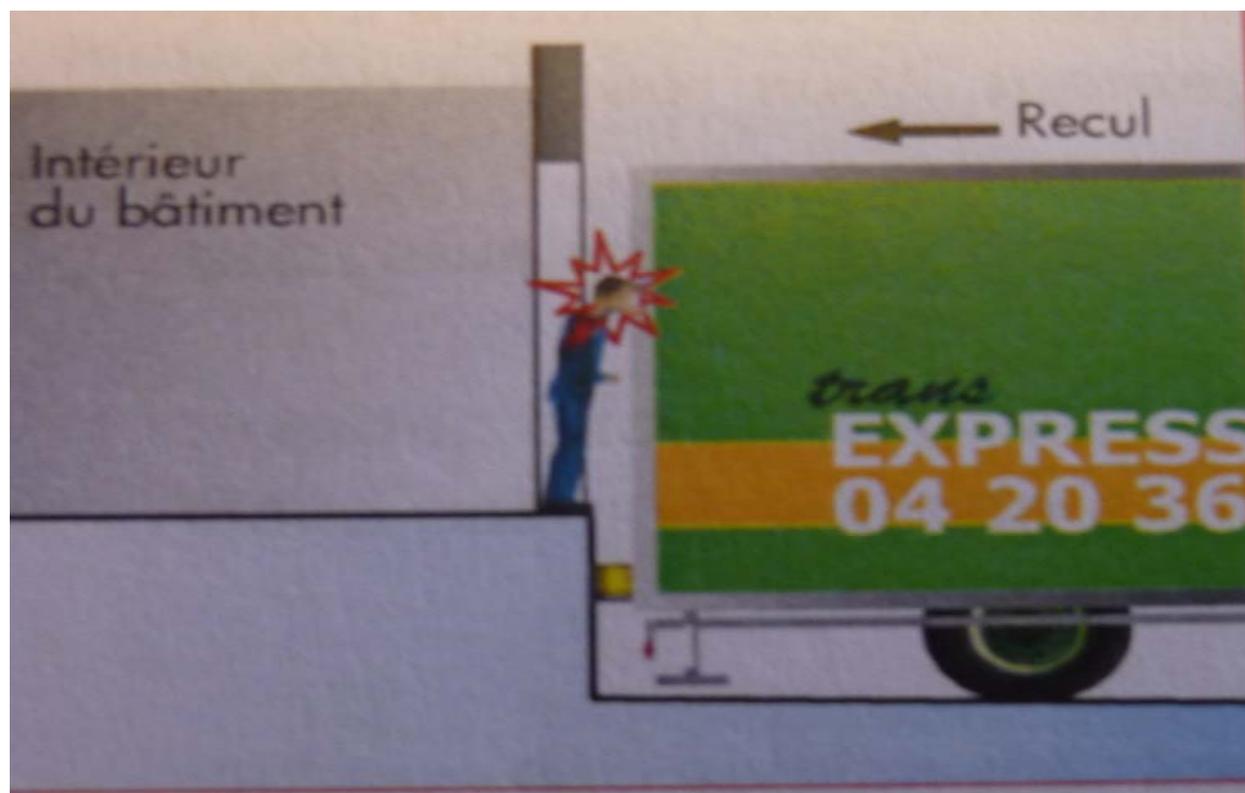
- Atrapamiento de un peatón cuando se maniobra los camiones pesados en la zona de aparcamiento.



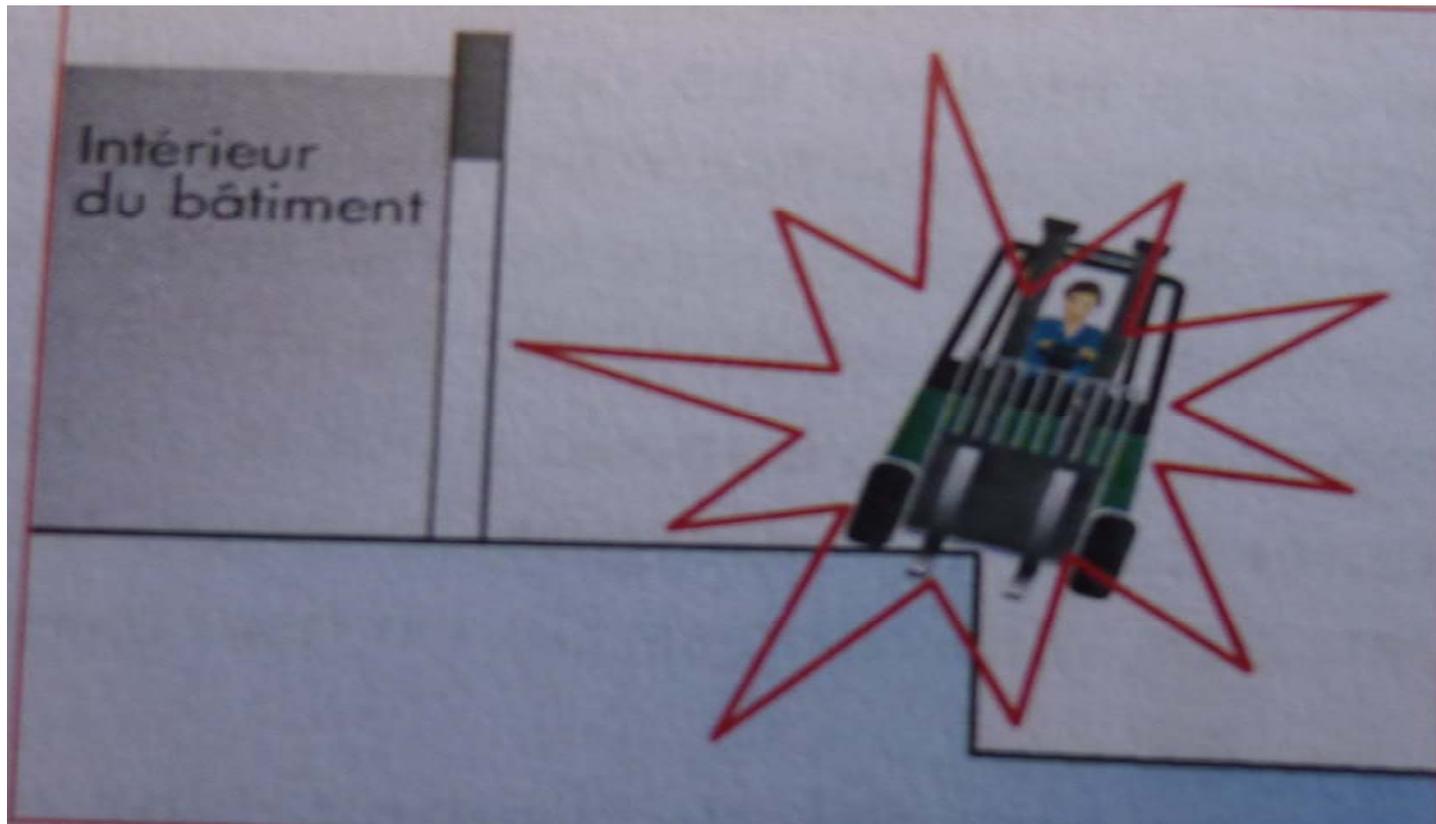
- Atrapamiento de un peatón en el suelo entre el muelle y el remolque cuando éste recula.



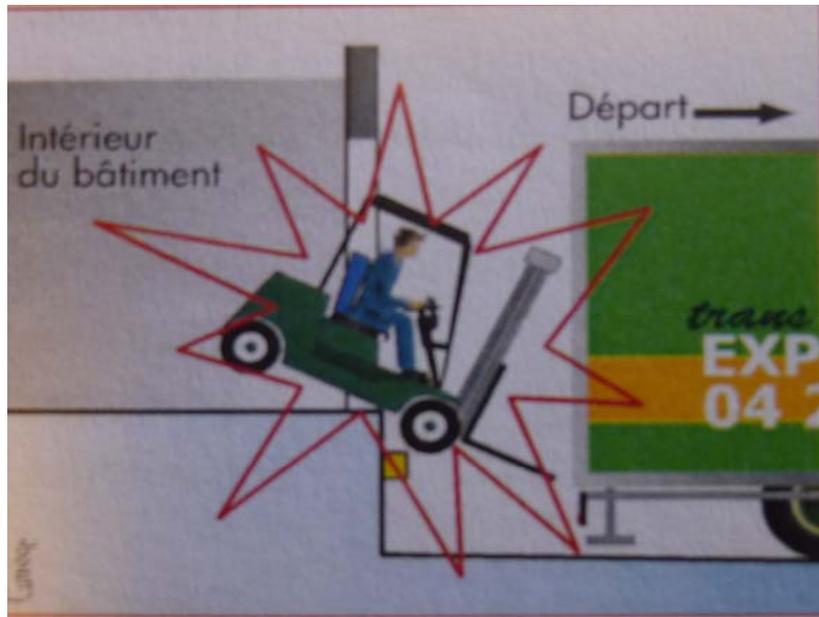
- Atrapamiento de la cabeza del recepcionista entre los montantes verticales de la puerta del muelle y el remolque, cuando éste recula.



- Atrapamiento del carretillero seguido del basculamiento de su carretilla transportadora circulando por un muelle exterior.



- Atrapamiento del carretillero seguido del basculamiento frontal de su carretilla transportadora consecuencia de la salida intempestiva del vehículo.



Soluciones:





