



Adicciones y sector de transporte: Factores de riesgo y Factores de protección en el entorno laboral



¿Cuál es la situación del sector de transportes con relación a patrones de consumo problemáticos de sustancias, según la ECML?

Al igual que la actividad de construcción, la actividad de transporte público, en especial de personas, constituye un tipo de actividad especialmente urgida de protección de la seguridad, sea de sus personas empleadas sea, lógicamente, de las personas que son transportadas (clientes u usuarias). Consecuentemente, la prestación de servicios en este ámbito debe considerarse como una de esas “zonas de especial responsabilidad social” a la hora de realizar consumos de sustancias psicoactivas. ¿Eso lleva al sector del transporte a ocupar una posición muy abajo en el ranking efectuado por la ECML?

Los datos los reflejamos en la tabla 1. Vemos que el consumo de alcohol de riesgo está por encima, ligeramente, de la media. Lo mismo que el de cannabis.

Nota: en color rojo, los porcentajes que superan la media de todos los factores analizados en la ECML-2013 en función de las sustancias consumidas.



Tabla 1. Porcentaje de personas trabajadoras del sector del transporte que manifiesta consumos problemáticos de drogas.

	Consumo diario de bebidas alcohólicas	Consumo de riesgo de alcohol	Tabaco	Cannabis	Hipnosedantes	Cocaína
Porcentaje de trabajadores del transporte que realizan consumos	11,1	5,3	32,3	6,9	3,2	2,3
Media de consumo de todos los sectores	10'5	4'8	33'8	6'7	7'3	2'4

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos ECML-2013.

¿Cómo afronta la autorregulación colectiva normativa de este sector las adicciones en la población laboral?

La autorregulación colectiva en este sector muestra una gama bastante más variada de tratamientos de las adicciones en la empresa que en otros. La vertiente disciplinaria típica se ve completada con otro tipo de atenciones, más integrales, con inclusión de la dimensión preventiva y asistencial.

Por supuesto, **dado el primado** debido en estos sectores de actividad **del valor-garantía de la seguridad, la cuestión de los controles o detección precoz ocupa un especial protagonismo** en las diferentes unidades de negociación, tanto de sector como de empresa (buena parte de las cuales son municipales, o autonómicas). En la mayoría de los casos se establece, como imperativo de vigilancia de la salud ex art. 22 LPRL, el sometimiento a controles obligatorios. De ahí la conflictividad que reviste esta cuestión. Justamente por ello, desde una vertiente más positiva, es obligado reconocer que también en este sector hallamos algunas de las mejores prácticas de gestión integral de adicciones en la empresa.

Por remitir a un ejemplo sectorial, de especial interés es el caso de TMB (**Transportes Metropolitanos de Barcelona**), integrado por Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA (FMB) y Transportes de Barcelona, SA (TB). En este sector de transporte público de personas usuarias, junto a un control riguroso de los consumos mediante severas pruebas de detección (los reconocimientos son obligatorios, si bien siguen una detallada regulación mediante protocolo, que contempla también los controles aleatorios, los más delicados),

añade un **Procedimiento de apoyo al personal con problemas de salud por trastornos adictivos**. Este programa está fundado en los principios de anonimato, confidencialidad, **no penalización y asistencia especializada**.

Buenas prácticas de gestión integral de adicciones en empresas de transporte de pasajeros, incluyendo las adicciones conductuales (ludopatías y tecno-adicciones).

Destacamos la anterior práctica porque tiene una dimensión sectorial, aun autonómica, por lo tanto, de alcance más general que el de una sola empresa, si bien no tiene alcance estatal, pues incide también la distribución autonómica de competencias en materia. No obstante, esta experiencia no hace sino seguir la estela de grandes empresas en el sector, con ámbito estatal, que han venido siendo un ejemplo de planes y procedimientos de gestión de las adicciones en el trabajo con enfoque integral. Sería el caso **de la empresa Metro de Madrid, SA¹, así como la EMT** (Empresa Municipal de Transportes) **de Madrid** (ejemplos que luego han seguido otras EMT de otras provincias, incluidas algunas de Andalucía –unas veces mediante gestión protocolizada y pactada, en otros casos de forma más informal), que cuentan con protocolos de gestión integral. especial peligrosidad de la actividad.

¹ Un acontecimiento trágico estuvo en la base del Acuerdo de 3 de marzo de 1988 que marcó un hito en la política de la entidad Metro de Madrid sobre drogas. Después ha habido una evolución de mejora intensa.



Pero, sin duda, el ejemplo más célebre y paradigmático sigue siendo, también en el sector del transporte ferroviario (no es el único, por supuesto, como tampoco lo es el transporte metropolitano, pues comprende compañías aéreas: ej. EasyJet) el de la empresa RENFE. Originario de 1984, estaría hoy en “fase de madurez”, incorporando mejoras, al punto de dar lugar a una “normativa laboral interna” copiosa. Normativa no incorporada a los convenios colectivos, que suelen remitirse a aquélla, por lo que genera cierta inseguridad en torno a su contenido. En todo caso, en fechas recientes muestra nuevas aperturas, como evidencia el CC de sus “herederas”: ADIF y ADIF-AV. Así lo sintetizamos en la Tabla 2.

ADIF	
Marco Regulator	Convenio Colectivo de Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias -Adif- y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad (ADIF-AV) (BOE, núm.169, de 16 de julio de 2019).
DISPOSICIONES	
Acción preventiva	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Acción contra la Drogodependencia abierto a Adicciones de nuevo cuño -conductuales- - Visión dinámica del compromiso: nuevos planes de acción y nuevas medidas protectoras en el PACDA. - Llamada a políticas e instrumentos que conviertan los factores de nuevos riesgos en factores de protección, también frente a las tecno-adicciones, o solo la fatiga informática. -políticas de usos razonables nuevas tecnologías; políticas de conciliación, etc.-.
VALORACIÓN	
Aspectos positivos como factores de éxito	<ul style="list-style-type: none"> - Es muy adecuada la determinación de competencias a un órgano representativo especializado, como es el Comité de Seguridad y Salud. - Establece una guía de uso de los medios digitales en el marco legal establecido. - Inclusión de adicciones conductuales (ludopatías y dependencias a las TIC) y con sustancias (alcohol y drogas). - Desarrollo normativo en el marco de la negociación colectiva del teletrabajo a razón de los principios de conciliación familiar y racionalización de horarios de trabajo.
Aspectos mejorables	<ul style="list-style-type: none"> - Cláusula específica que conecte más concretamente el sistema de prevención de factores de riesgo, incluida la evaluación, con la creación de factores de protección frente a las adicciones. - Una mayor especificación -visualización y transparencia- de las acciones asistenciales y de garantía de seguridad para quienes sean personas empleadas afectadas por cualquier tipo de adicción. Se entiende que es misión del Grupo de Trabajo que fije el protocolo de inclusión y renovación del PACDA.