

SINDICAT UNITARI DE TREBALLADORS D'AUTOESCOLES

(FUNDAT L'ANY 1977)



ANY 29 – núm. 9

TRASTORNS DEL SON (III)

DIAGNÒSTIC

És necessari realitzar un registre polisomnogràfic nocturn per descartar un altre trastorn del son, seguit d'un test de latència múltiple del son (Multiple Sleep Latency Test), que és un mitjà pràctic d'investigar la somnolència diürna excessiva. Es mesura el temps que el pacient triga a quedar-se adormit i la forma en la qual ho fa al llarg de 4 o 5 ocasions, separades per dues hores d'interval.

TRACTAMENT

El tractament d'aquests pacients requereix suport psicològic del pacient i la família i l'ús dels fàrmacs de forma molt individualitzada. La utilització de les migdiades sol ser de gran ajuda, combinades amb altres mesures conductuals d'higiene del son i la medicació.

HIPERSÒMNIA IDIOPÀTICA

És un tipus d'hipersomnolència que sol aparèixer en la segona dècada de la vida i que obliga la persona que la pateix a dormir entre dotze i vint hores al dia, i, tot i així, se sent extremadament somnolenta durant el dia.

SÍNDROME D'APNEA OBSTRUCTIVA DEL SON (SAOS)

Apnea del son o malaltia del roncador

Una de les més freqüents (4% de la població masculina i 2% de la femenina), es caracteritza per un ronc intens, interromput per parades respiratòries i



múltiples despertades no conscients, que fan que el subjecte estigui molt somnolent durant el dia. El perfil típic és el d'un home, per sobre dels 40 anys, obès, amb mal de cap matinal i sovint hipertens. No obstant això, les persones primes poden patir també aquest trastorn, així com els nens, a causa d'hipertròfia amigdal·lar o anomalies del massís facial. Si vostè ronca, consulti el seu metge o un especialista abans de prendre benzodiazepines, hipnòtics o qualsevol relaxant. Aquests fàrmacs poden empitjorar el seu trastorn respiratori.

SÍMPTOMES DIÛRNS

- 1. Somnolència diürna excessiva:** queixa molt comuna en els pacients amb SAOS, encara que pugui no percebre's com a tal. Conseqüències freqüents d'aquesta somnolència diürna excessiva són: conductes automàtiques, deterioració del rendiment, incapacitat o dificultat per concentrar-se, deterioració de la memòria i l'enjudiciament, incapacitat per prendre decisions i, fins i tot, desorientació temporal i confusió matutina.
- 2. Canvis en la personalitat.** Els canvis més freqüents són: agressivitat, irritabilitat marcada, apatia, explosions sobtades d'ansietat i reaccions depressives.
- 3. Problemes sexuals.** Un 28% pateix disminució de la libido i, fins i tot, impotència, que sol revertir amb el tractament.
- 4. Cefalees:** generalment matutines; el pacient s'aixeca amb mal de cap, que millora o es resol en el transcurs del matí.
- 5. Pèrdua d'audició.** El ronc i la resta d'efectes que es produeixen en la faringe podrien contribuir al seu desenvolupament.

AVALUACIÓ CLÍNICA DEL SAOS

Com en qualsevol altra patologia, els pacients requereixen:

- * Història clínica completa. Els pacients poden fins i tot no ser conscients del seu quadre, per la qual cosa és molt important interrogar els que hi conviuen.
- * Exploració física, amb atenció especial a l'aparell respiratori i als sistemes nerviós, hematològic, digestiu i cardíac.

FACTORS DE RISC

A. Ingestió d'alcohol o fàrmacs depressors del sistema nerviós central, privació de son, al·lèrgies respiratòries, tabac, altitud superior als 1.500 metres, anormalitats de la via aèria superior, trastorns o malalties endocrines i neuromusculars, reflux gastroesofàgic o defectes de la caixa toràcica. L'obesitat contribueix de manera important al desenvolupament del SAOS. Almenys dos terços mostren sobrepès.



- B. Massís facial.** S'ha de realitzar l'exploració de l'anatomia oronasofacial. És convenient realitzar una cefalometria per mesurar l'espai aeri posterior.
- C. Policitemia** o augment de glòbuls vermells, que s'observa en un 7% dels pacients.
- D. Nens.** L'apnea pot ser molt subtil i els paràmetres són diferents dels de l'adult. És molt important fer-ne un cribratge, atès que pot estar relacionada, fins i tot, amb la síndrome de dèficit atencional i la hiperactivitat.

Dr. LUIS DOMÍNGUEZ

<http://www.clinicaludor.com>



IV Congrés Internacional sobre Polítiques Europees de Trànsit La formació, eina de prevenció viària

Programa

Dijous dia 9

- 09.00 Acreditació
09.30 Conferència inaugural
10.00 El continuïum educatiu en la seguretat viària
11.00 Pausa (*coffee break*)
11.30 Projectes del Servei Català de Trànsit en educació i formació viària:
- Estudi: educació i formació viària, perspectiva en diferents països
- Educació en la mobilitat segura
- Formació d'infractors/es
Taula rodona
13.30 Dinar

- 15.00 Formació viària dels col·lectius específics
- Les proves d'obtenció del permís de conduir
- Accions adreçades a col·lectius d'immigrants
- Intervenció des dels centres de formació d'adults
- La formació necessària per obtenir el permís de conduir

Taula rodona

20.30 Sopar

Divendres dia 10

- 09.30 La formació de conductors/es professionals
- Marc formatiu, transposició de la normativa europea de formació de conductors/es professionals
- Experiència del Servei Català de Trànsit en la realitat dels processos formatius
- Experiència de formació en el món laboral

Taula rodona

11.00 Pausa (*coffee break*)



Ensenyament

11.30 La formació de conductors/es de transport de mercaderies

- Experiència formativa a grans flotes
- Conductors/es professionals autònoms

La formació de conductors/es de transport de viatgers

- Transport col·lectiu
- Transport escolar
- Autotaxis

Taula rodona

13.30 Dinar

15.00 Prevenció del risc viari dels joves

- Estils de vida i el risc viari
- Prevenció des de la perspectiva educativa
- La visió del jove afectat

Taula rodona

17.30 Conclusions i cloenda

18.00 Còctel de cloenda

Les morts en accidents de treball es disparen en el primer semestre a Catalunya

Un total de 76 persones han perdut la vida fins al juny, enfront de les 53 de 2005

dc. 16 ag. 2006 07:15:00 CEST

Les grans xifres indiquen que Catalunya és una de les comunitats autònomes que més ha reduït els accidents de treball des de 2004. Les petites no són tan esperançadores i revelen que, en el primer semestre, 76 treballadors han perdut la vida a la feina, enfront dels 53 morts en el mateix període de 2005, xifra que suposa un increment del 43%. Totes aquestes xifres, grans i petites, tots els percentatges, tenen noms i cognoms. Moltes vegades estan vinculats al sector de la construcció, a caigudes de bastides i a moviments de terres.

Als 75 treballadors morts fins al juny cal sumar-hi, almenys, cinc més. El 27 de juliol cinc paletes van morir en una obra al barri barceloní de Poblenou quan apuntalaven un vell mur de contenció que va cedir i els va atrapar entre els enderrocs. Tres eren immigrants pakistanesos i d'aquests, dos es trobaven en situació irregular i encara es dubta fins i tot de la seva identitat, perquè podien estar treballant amb l'alta laboral d'un altre compatriota.

Els empleats d'entre 20 i 30 anys, amb contractes precaris i empleats en la construcció, són els que tenen més probabilitats de patir un accident a Espanya, d'acord amb les estadístiques del Ministeri de Treball i Afers Socials. A més, per cada 23.000 ocupats hi ha un sol inspector de treball per vetllar perquè les empreses compleixin les mesures de prevenció de riscos laborals.

Dels 76 morts fins al juny, 19 pertanyien al sector de la construcció, 41 treballaven en serveis, 15 en la indústria i un en l'agricultura.

La xifra global de la sinistralitat laboral a Catalunya ha crescut aquest any respecte al primer semestre de 2005 per l'augment dels accidents



Ensenyament

SINDICAT UNITARI DE TREBALLADORS D'AUTOESCOLES



lleus. En total, s'han produït 85.163 accidents amb baixa laboral –l'11% més que fins al juny de l'any passat–, dels quals 84.500 van ser lleus (el 12% més). No obstant això, els accidents greus van caure el 21%, de 747 a 587, mentre que els mortals es van disparar el 43%.

Subcontractes

En el cas de la construcció, el nombre de víctimes mortals ha augmentat l'11% i els accidents en general han pujat el 21%. Comissions Obreres considera que la situació és més preocupant si s'apropa la lupa a la província de Barcelona, que concentra el 25% del total d'accidents i el 85% dels sinistres mortals.

En total, en el que va d'any, més de 18.500 treballadors de la construcció han resultat accidentats a Catalunya i 19 han perdut la vida. "La majoria dels accidents podrien haver-se evitat si s'haguessin aplicat les mesures de prevenció i de seguretat necessàries", s'assenyala a CCOO. El sindicat apunta com a causes la desestructuració organitzativa, el suposat abús constant de la subcontractació per part de les grans empreses constructores, la proliferació i incentivació del prestamisme i l'ús desmesurat de la temporalitat en la contractació.

El cas dels cinc obrers de Poblenou posa de relleu la situació d'irregularitat en què es troba moltes vegades el personal empleat en una obra. L'empresa que va contractar els pakistanesos morts va ser subcontractada per FSI, que, al seu torn, va ser subcontractada per la promotora Habitat.

"Per això no ens cansem d'exigir del Senat espanyol l'aprovació immediata sense retallades del text emanat del Congrés dels Diputats per a la regulació de la subcontractació en el sector de la construcció", s'indica a CCOO, una reivindicació en la qual coincideix amb UGT.

Els sindicats catalans també demanen una actuació més contundent de la Inspecció de Treball i la Generalitat. El passat febrer, el Departament de Treball i Indústria va iniciar una campanya que consistia en l'enviament de cartes a les 4.944 empreses que més sinistres greus i mortals van patir l'any passat. La missiva incloïa una lupa amb el lema següent: "La seva empresa no té un petit problema, la seva empresa té un gran problema".

L'estiu negre de 2002

L'accident del passat 27 de juliol al barri barceloní de Poblenou és un dels sinistres laborals més greus ocorreguts en els últims anys a Catalunya, ja que va segar la vida de cinc obrers en un sol cop. No obstant això, aquest no ha estat l'estiu més tràgic en sinistralitat laboral a Catalunya; va ser-ho 2002, un any ple de caigudes des de bastides. En només dos mesos, entre mitjan juliol i mitjan setembre d'aquell any, fins a 24 persones van perdre la vida en diferents accidents laborals, la majoria vinculats al sector de la construcció. D'aquestes persones, una desena van morir en poc més d'una setmana.



Ensenyament

SINDICAT UNITARI DE TREBALLADORS D'AUTOESCOLES



L'escalada de sinistres va obligar qui era llavors conseller de Treball, Lluís Franco, a retre comptes de l'actuació de la Generalitat en matèria de seguretat i prevenció de riscos laborals. Un informe va revelar que el 56% dels accidents ocorreguts el 2002 es van produir per falta de prevenció en les empreses, manca de formació i ús d'equips i d'instal·lacions defectuosos. La Generalitat va anunciar aleshores que incrementaria en un miler les inspeccions a empreses en el sector de la construcció, que és el que registra un índex més alt d'accidents greus en relació amb el nombre d'empleats.

El País

CONSULTA I CONSELL

Un senyal de "prohibit estacionar" (R-308) que té a sota una placa genèrica (S-860) que mostra "reservat horari de comerç càrrega i descàrrega 20 minuts", què indica?

Segons consulta realitzada a un examinador, el significat és sempre (amb independència del text recollit en la placa) que està prohibit estacionar (a qualsevol hora del dia), menys per realitzar càrrega o descàrrega en l'horari de comerç. És correcte? Sempre ha d'entendre's així o depèn del text de la placa?

"...No, no és correcte". El significat del conjunt de senyals que ens planteja (R-308 + 8-860) està subordinat a la llegenda inscrita en la placa esmentada. Posem-ne un exemple: si el senyal fos complementat amb la inscripció "a camions i autobusos", estaria prohibit que hi estacionessin camions i autobusos. En canvi, si la llegenda indiqués "excepte camions i autobusos", la prohibició afectaria tots els vehicles menys camions i autobusos.

No és el mateix indicar "reservat horari de comerç càrrega i descàrrega 20 *min." que "excepte horari de comerç càrrega i descàrrega 20 min."

En el primer cas, que és del que parlem, la senyalització indica que durant l'interval de temps que es correspongui amb l'horari de comerç es permet la càrrega i descàrrega, si la maniobra (estacionament) dura 20 minuts com a màxim. Per tant, fora de l'horari de comerç no està prohibit estacionar.

En el segon cas, s'indica que es prohibeix estacionar excepte en l'horari de comerç per a càrrega i descàrrega, amb la condició que cada vehicle no estigui estacionat més de 20 minuts.

Tal com indiquen en la consulta, fora de l'horari de càrrega i descàrrega, que coincideix amb l'horari de comerç, no està prohibit estacionar...

Per part meua, no em queda gaire més per afegir. En tot cas, faré una crítica, per descomptat constructiva, als senyors que es dediquen, entre altres funcions, a senyalitzar o a "inventar-se" les llegendes de les plaques genèriques.

No hauria estat més senzill haver escrit "...excepte càrrega i descàrrega, durant 20 minuts màxim, d'aquesta hora a aquesta altra" o "excepte 20 minuts per a càrrega i descàrrega durant horari comercial"? Però és clar, així tothom ho entendria i no es donaria el cas de les múltiples interpretacions, que sembla que és el que agrada.

Santiago Medrano

Autoescola

SUTA Via Laietana, 16, 4t - 08003 Barcelona Tel.: 934 812 842 Fax: 932 684 272

6

<http://www.ccooensenyament.net/ensenyamentprivat/autoescoles/index.htm>

Correu electrònic: enseautoescoles@ccoo.cat

SET - 2006