

Controles y retos para la gestión de la seguridad vial en los entornos laborales



S

i un conductor se queda dormido tan solo dos segundos (es decir, un microsueño) a una velocidad de 60 km/h, el vehículo habrá avanzado 33 metros sin control, según lo establece la Red Empresarial de Seguridad Vial (2017), una iniciativa de la Secretaría Distrital de Movilidad. Así mismo, la red cita algunas investigaciones realizadas por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial - Cesvi Colombia en las cuales se ha concluido que el 4 % de los siniestros viales están asociados al cansancio.

Por su parte, estudios adelantados por la Fundación Mapfre indican que el exceso de velocidad es un factor concurrente en un gran número de accidentes de tráfico. "Queremos llegar rápido a los sitios, al trabajo, a la oficina, a hacer esa entrega... y sin darnos cuenta estamos pisando más el acelerador. ¿Aumentamos así las posibilidades de sufrir un accidente de tráfico? Hay una estrecha relación entre siniestro y velocidad", indica la organización.

Personaje invitado



Antonio
Amaya
**Ingeniero
industrial**

*Especialista en
Gerencia en
Seguridad y Salud
en el Trabajo /
Auditor interno
ISO 45001*

De esta manera, la fatiga y el exceso de velocidad podrían ser considerados dos factores determinantes para la seguridad vial laboral. Para profundizar en estos aspectos, *Protección & Seguridad* consultó al especialista en la materia Antonio Amaya, quien cuenta con una experiencia de 14 años en el sector transportes y actualmente se desempeña como ingeniero senior de Salud y Seguridad de Transportes para una multinacional de la industria petrolera.

Protección & Seguridad: Desde su conocimiento y experiencia, ¿cuáles son los principales factores de riesgo que impactan la seguridad vial laboral en un país como el nuestro?

Antonio Amaya: Son muchos los factores de riesgo que pueden impactar la seguridad vial laboral. No obstante, y con base en mi experiencia, considero que los más influyentes en la actualidad son las distracciones —en especial por el uso del celular—, la velocidad y la fatiga.

P&S: ¿Qué actores viales son los más impactados por los diferentes factores de riesgo relacionados con la seguridad vial laboral?

A.A.: Por su nivel de exposición y la falta de sistemas de protección y/o apoyo con los que cuentan algunos vehículos (seguridad activa y seguridad pasiva) o hasta una simple carrocería, considero que los actores viales más vulnerables al riesgo en las vías son los ciclistas, los motociclistas y los peatones.

P&S: ¿Qué controles resultan efectivos sobre los factores de riesgo que impactan la seguridad vial?

A.A.: Existen muchos controles que pueden ayudar a mitigar los riesgos en las vías, tales como estándares, rutagramas y capacitaciones, entre otros. Sin embargo considero que hay dos que influyen mucho en la seguridad vial: el control de velocidad y el control de la fatiga.



Si establecemos velocidades adecuadas e, incluso, menores a las que ya están determinadas por la ley, teniendo en cuenta, además, el tipo de vía, el tipo de vehículo (ya sea pesado, liviano, etc.) y el nivel de riesgo identificado por la organización en sus rutagramas y, a su vez, logramos que los conductores cumplan dichas velocidades por medio de controles satelitales o de otras herramientas, estaríamos garantizando una mejor reacción ante algún suceso, como falla mecánica, fallencias en la infraestructura vial, factor externo o cualquier acto inseguro que cometa el conductor. De esta manera, al tener velocidades bajas podemos reaccionar mejor ante cualquier suceso repentino que se presente durante la conducción. Esto no quiere decir que vamos a evitar todos los accidentes, pero sí la gran mayoría. Incluso, se pueden evitar lesiones graves si el accidente se llegase a presentar.

Por su parte, frente al control de la fatiga, se deben implementar políticas de jornadas adecuadas de trabajo y de descanso para los conductores. Al respecto, es preciso recordar que las

pausas activas y el tiempo de espera de cargue o descargue no son tiempos de descanso.

Estas jornadas deben minimizar el tránsito nocturno, en las madrugadas o las jornadas de más de 12 horas. Se debe garantizar que los conductores tengan sitios adecuados para pernoctar y abastecerse de alimentos. En este sentido, una opción es diseñar gerenciamientos de viajes en los que, antes de realizar el recorrido, se tenga en cuenta el test de fatiga, la distancia de desplazamiento, la duración del viaje, la realización de pausas activas, la hora autorizada de inicio y la hora máxima para finalizar el recorrido junto con su lugar de pernoctación.

P&S: Con base en lo anterior, ¿por qué la velocidad y la gestión de la fatiga se convierten en controles esenciales para la seguridad vial laboral?

A.A.: El control de la velocidad es un factor determinante en la prevención de accidentes por todo lo que significa



cuando se requiere reaccionar o tomar alguna decisión ante la materialización de un evento. Lamentablemente, todos sabemos que, para las empresas, propietarios de vehículos y conductores, realizar más viajes significa mayor facturación al final del mes. Tanto es así que todavía se registran casos donde los conductores bonifican por la realización de mayores trayectos en el mes y no por el cumplimiento de la Política de Seguridad Vial. Estas son algunas de las razones por las cuales los conductores terminan excediendo los límites de velocidad y no descansan el tiempo adecuado con tal de poder cumplir con sus intereses propios y los de otras partes.

Incluso, me atrevería a pensar que creando mejores estrategias de productividad y de remuneración (acompañadas siempre de la sensibilización) se evidenciaría una mejora en los indicadores de velocidad y de fatiga. Un ejemplo muy sencillo que tenemos en Colombia fueron los esfuerzos para acabar con la

popularmente llamada “guerra del centavo” en los buses urbanos en Bogotá, pasando al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) donde los conductores tienen una remuneración fija.

P&S: En materia de innovaciones y buenas prácticas, ¿qué necesidades tiene el país para incrementar la efectividad de tales controles?

A.A.: Así como al país se traen ideas de otros países para establecer normas y/o resoluciones, también se deben replicar las buenas prácticas que se implementan en las naciones más desarrolladas. Por mencionar algunos ejemplos, en la gran mayoría de países de Europa, los vehículos de servicio público son controlados por el organismo de tránsito del Estado al que pertenecen y tienen la misión de garantizar el cumplimiento de las velocidades establecidas sobre la

5D DISEÑADORES

Nos encanta ver que las personas no sólo cuidan su postura con nuestros Accesorios de Ergonomía...



...sino que podemos ayudarles a transformar sus hábitos de autocuidado en cualquier lugar y momento.

BASE PARA PORTÁTIL EXTEND

**Preguntanos
¿Cómo lo haríamos
en tu Empresa?**

Escanea el Código QR

y habla con Nosotros por WhatsApp



**www.5d.com.co/tienda
+57 321 3961424**



vía y las pausas activas que debe realizar el conductor durante su jornada laboral. Esto se hace a través de un sistema satelital unificado el cual, ante la evidencia de un incumplimiento, genera una novedad a la licencia de conducción del conductor y a la empresa donde el vehículo se encuentra afiliado.

En Colombia, este tipo de controles se exigen actualmente por medio de leyes y resoluciones, pero no se hacen cumplir. Para la muestra, traigo a colación el siguiente escenario: en 2004 se estableció el uso obligatorio del casco para motociclistas y sus acompañantes. Dieciséis años después, salió una nueva resolución que establecía algunas condiciones mínimas en el uso de este elemento de protección y, aun así, hoy por hoy, existen muchos municipios del país en los que las autoridades no han podido lograr que las personas cumplan con la norma. ¿La razón? Por un lado, aún no existe una cultura vial y de autocuidado lo suficientemente sólida y robusta y, por otro, no existen organismos de tránsito que sensibilicen en la importancia de este elemento de protección y/o sancione por el no cumplimiento.

De otro lado, en las obras de infraestructura vial se debe tener en cuenta la incorporación de rampas de desaceleración para vehículos que puedan presentar problemas de frenos (actualmente las hay, pero contadas con los dedos de la mano); la inclusión de bandas sonoras sobre la berma que alerten al conductor en caso de que se genere un microsueño y sistemas de monitoreo de velocidad visibles para mostrar la rapidez a la que transita y si va está excediendo o no los niveles permitidos.

De igual manera, el país debería trabajar en el establecimiento de requisitos mínimos en seguridad activa y pasiva para los vehículos que se comercialicen en Colombia y, por último y no menos importante, revisar las condiciones laborales de conductores en términos de salarios, bienestar y descansos.



P&S: ¿Qué desafíos, retos u obstáculos enfrentan las empresas para hacer una gestión efectiva de la seguridad vial laboral con el cambio normativo definido en la Resolución 40595?, ¿qué oportunidades tienen en ese sentido?

A.A.: Más que desafíos o retos, las organizaciones tienen compromisos que se deben establecer, inicialmente, desde la alta dirección para que se implemente un Plan Estratégico de Seguridad Vial que sea acorde con la naturaleza y el sector de la empresa, que fije objetivos y metas claras acompañadas de herramientas que ayuden a la formulación de nuevas estrategias encaminadas a reducir los accidentes de tránsito y concientizar a todos los trabajadores de la organización, independiente del rol vial que desempeñe o si hace parte o no de sus funciones.

De otro lado, el obstáculo más grande que he evidenciado lo tienen las empresas de transporte de los municipios pequeños de Colombia, que no cuentan

con un organismo de tránsito para recibir la orientación pertinente o realizar trámites; donde no existe, además, infraestructura referente a centros de capacitación, talleres certificados, Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), lavaderos, etc. que cumplan con todo lo establecido no solo en la Resolución 40595 sino en otras normas relacionadas con requisitos para el transporte en Colombia.

Esto genera que las empresas tengan dos opciones: implementar sus planes de seguridad vial con un costo muy alto, dado que se deben desplazar a otros municipios en los que logren conseguir la infraestructura exigida y el personal competente o hacer una "implementación de papel", siendo esta la opción que más se evidencia y que no es el cambio que se desea ni que quiere la normatividad.

La seguridad vial es un compromiso de todos y nos tiene que conducir a cumplir con un propósito superior: que todos los trabajadores lleguemos a nuestros hogares, al final del día, en condiciones iguales o mejores de las que salimos de ella en la mañana. 