

SEGURIDAD VIAL EN CARRETERAS

Dr. Guillermo Fossati

El foco de la preocupación compartida es la seguridad vial en carreteras, entendida como la seguridad tanto de los conductores (los choferes) como de sus pasajeros.

Hoy, 17/9/2024, se presenta un acuerdo en esta materia y se pone a consideración de las partes, por un lado el INSTITUTO DEL NIÑO Y EL ADOLESCENTE DEL URUGUAY (I.N.A.U.) y por otra parte el SINDICATO ÚNICO DE TRABAJADORES DEL I.N.A.U. (SUINAU).

Hay dos síntomas que contribuyen a deteriorar el rendimiento al volante. El primero es la fatiga, que se produce cuando la conducción exige una atención sostenida durante periodos prolongados. Se ha comprobado que durante los viajes largos y monótonos, la fatiga disminuye significativamente la eficacia real de la conducción. El segundo síntoma es la somnolencia. La somnolencia al volante es un reconocido factor de riesgo de accidentes de tráfico, especialmente en las rutas.

Compartimos la necesidad de un acuerdo de reglamento que establezca límites sobre cuánto tiempo se puede conducir para garantizar que el conductor permanezca despierto y alerta mientras conduce.

Tenemos que fundamentar y basar el acuerdo en evidencia empírica sobre variables relevantes que están asociadas al rendimiento cuando se está al volante. El rendimiento es muy vulnerable a la somnolencia y a las fluctuaciones de la vigilancia. Condiciones de gran somnolencia aumentan la inestabilidad del estado de alerta/atención, lo que provoca un mayor número de errores de respuesta y tiempos de reacción más largos. Cambios en el sueño, las capacidades de atención selectiva y sostenida, la percepción del riesgo, los tiempos de reacción, los niveles de vigilancia y habilidades cognitivas relacionadas con la conducción, se asocian al nivel de rendimiento cuando se está al volante.

VARIABLES que subyacen en todas las leyes laborales del mundo y dan lugar a restricciones en la jornada laboral y la necesidad de periodos mínimos de descanso. Aspectos presentes en las distintas legislaciones y normativas aplicadas por los países y las organizaciones internacionales, y los instrumentos normativos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Consultar las más recientes Directrices para la promoción de la seguridad vial en el sector del transporte (2019), que actualizan las recomendaciones normativas de la OIT para este sector en diversos ámbitos.

La mayoría de los regímenes laborales regulan (limitan) los kms diarios al volante por parte de los conductores y la exigencia de períodos de descanso. Varios sistemas se limitan a exigir una pausa tras un determinado periodo de conducción (cuatro, cinco o seis horas), lo que evidentemente se traduce en largos tiempos reales de conducción para una sola persona.

En nuestro país la legislación que regula la duración máxima del tiempo de conducción y el tiempo y frecuencia de las pausas para vehículos comerciales, establece 8 horas diarias de tiempo de conducción y 30 minutos de "pausa" luego de cuatro horas de conducción. (International Labour Organization 2023, <https://www.ilo.org/media/481796/download>)

Algunas de las normas vigentes en distintos países, limitan el número de horas que los conductores pueden conducir antes de tomarse un descanso.

Las PAUSAS:

- 1) No puede conducir el vehículo más de 6 horas sin una pausa. La pausa debe durar 15 minutos como mínimo. Un chofer no debe conducir más de 6 horas sin descanso.
- 2) Pausa de 30 minutos si se conduce el vehículo entre 6 y 9 horas en total
- 3) Pausa de 45 minutos si se conduce el vehículo más de 9 horas en total.

EN SÍNTESIS, un par de ejemplos de lo que entendemos aceptable para un chofer: 1) el chofer conduce desde las 8:00 hasta las 12:30 horas. (4 horas y media de conducción). Se toma un descanso de 30 minutos, y luego puede conducir otras 4 horas y media hasta las 17:30. No debe volver a conducir hasta que haya estado al menos 10 horas consecutivas libres.

En base a este ejemplo, cualquier recorrido que suponga más de 9 horas diarias conduciendo en carretera, requeriría dos choferes.

Otro EJEMPLO: Conducir un vehículo unos 450 kms (con 2 pausas de aproximadamente 15 minutos cada pausa en puntos del recorrido) para llegar a un destino. Permanecer en ese destino digamos un par de horas y luego pegar la vuelta, repitiendo el procedimiento de pausas. Esto puede perfectamente hacerse con un chofer.

Una distancia de 500 o más kms para llegar a un destino, y 500 o más kms para regresar en el día, requiere contar con dos choferes.

Un último comentario: entiendo necesario mejorar registros. Registros que incluyan de manera confiable y válida los siguientes datos: la fecha, el número de kilómetros recorridos, el número de matrícula del vehículo, el nombre del conductor (el chofer) y el registro de las últimas 24 horas. A esto se suma la necesidad de tener bien registradas y documentadas variables como: viáticos, horas extras y horas a compensar.



Dr. Guillermo Fossati
Presidente del INAU